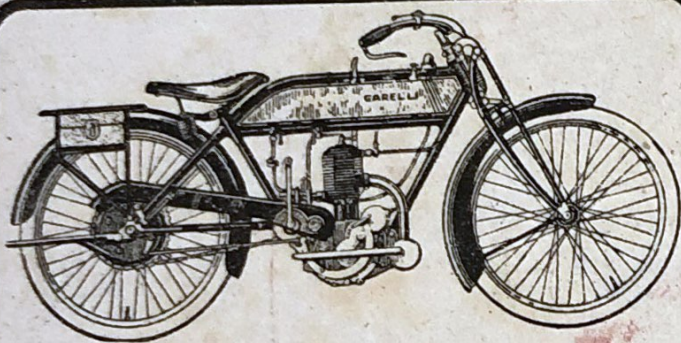
Sorgete, o calvi! Al grido del portento
ch'opra l'Acqua Chinina di Migone,
corrono gl'infelici a cento a cento
sperando in una pronta guarigione.

E dal piano e dal monte in tutta fretta
s'affannan sospirando a giunger presto;
chi corre a piè, chi vola in bicicletta,
ed è felice in ver quel ch'è più lesto.

Al bagno di quell'acqua portentosa
uomini e donne, pria si deformati,
veggono i capi lor, qual selva ombrosa,
di splendidi capelli incoronati.

E dai lor petti sorge un grido solo:
«Gloria a chi ci donò la guarigione!
Gloria in eterno a chi del nostro duolo
consolator si fè: Gloria a Migone...!»

L'acqua **CHININA-MIGONE** si vende da tutti i farmacisti, profumieri e droghieri
Deposito generale **MIGONE & C. - MILANO - Via Orefici** (Passaggio Centr. 2)

Moto Garelli

(Gomme Hutchinson)

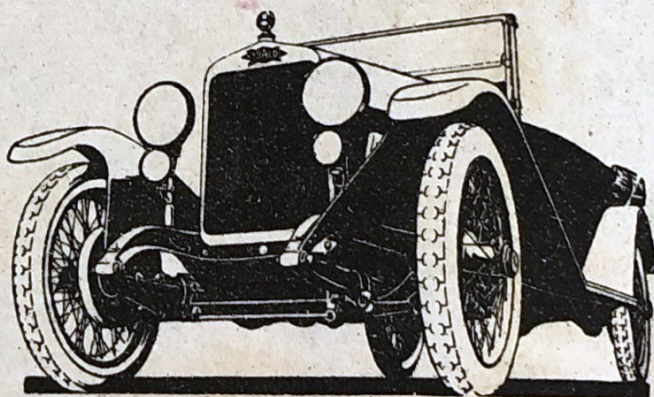
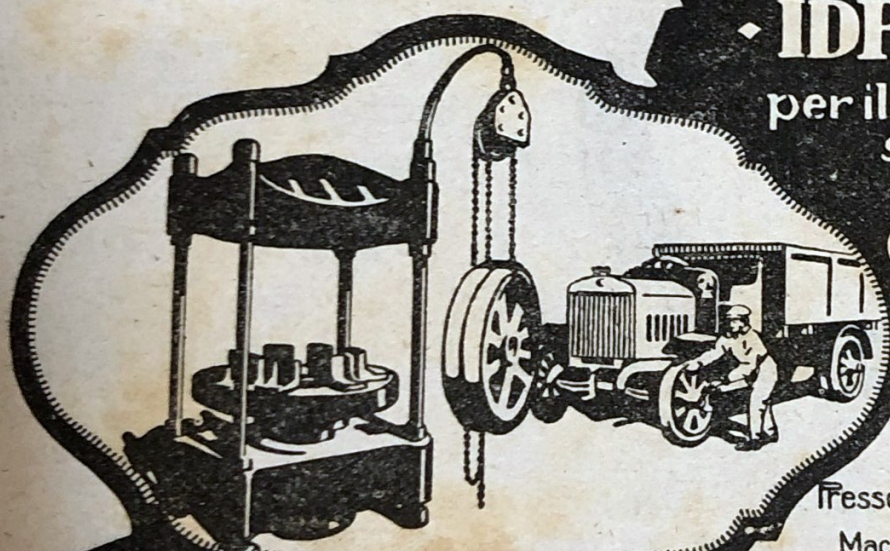
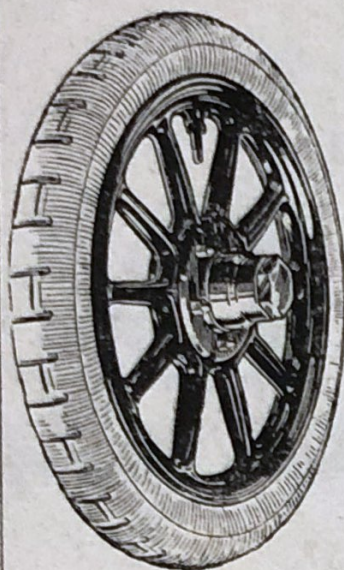
quanto di meglio potete possedere

TIPI TURISMO E NORD SUD

Prezzo Lire 6975.—

VENDITA A RATE

Rivolgersi agli Agenti e alla

Soc. An. MOTO GARELLI - MILANO

SANKEY

Ci sono ruote più leggere che le **Sankey** ma esse non sono resistenti.

Ci sono ruote più pesanti che le **Sankey** ma esse aumentano inutilmente il peso della vettura.

La ruota **Sankey** combina la massima resistenza col minimo peso.

FERODO

La grande Marca dei materiali per frizione standardizzato da tutte le migliori fabbriche nazionali ed estere.

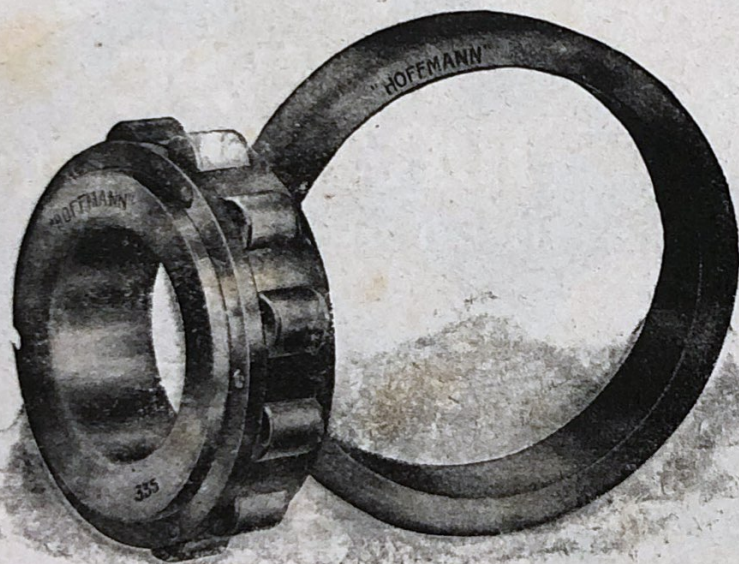
AUTOMOBILISTI!

MOTOCICLISTI!

Se desiderate sicurezza e durata esigete sulle vostre macchine

Dischi di frizione di

Ceppi e blocchi di freno di

I CUSCINETTI
LE SFERE
I RULLI

rappresentano il più alto grado di perfezione raggiunto dalla lavorazione industriale dell'acciaio

Rappresentanti generali per l'Italia e Colonie:

WEISS & STABILINI - MILANO

VIA SETTEMBRINI, N. 9

Concessionari regionali per la vendita:

Per l'Emilia e Marche, Ditta A. RIVALTA, Bologna — Per l'Italia Centrale, Ditta F. DAL POZZO, Firenze — Per il Veneto Trentino e Alto Adige: EMPORIO DELL'AUTO, Padova — Per il Friuli e Venezia Giulia, Ditta BAGNOLI & DIANA, Udine — Per la Sicilia, AUTO OFFICE TRINACRIA, Palermo.

"L'OLIO CLASSICO PER AVTOMOBILI"
S.A. LUBRIFICANTI
E. FOLTZER · GENOVA

AGENZIE E DEPOSITI: Ancona - Bari - Bengasi - Biella - Bologna - Brescia - Cagliari - Catania - Catanzaro - Ferrara - Firenze - Forlì - Isolaliri - Livorno - Macerata - Milano - Napoli - Oleggio - Omegna - Padova - Palermo - Pisa - Reggio Calabria - Reggio Emilia - Roma - Venezia - Torino - Trento - Trieste - Tripoli.

L'olimpiade dei motori

3 Agosto 1924

II° Gran Premio d'Europa

(Circuito di Lione - Km. 810,075)

Dal formidabile nucleo
dei valori automobilistici internazionali

balza vittorioso il binomio italiano

ALFA-ROMEO

La trionfatrice della velocità
La trionfatrice della resistenza

con **CARBURATORE MEMINI**

su

1° CAMPARI alla media oraria di Km. 114,211

IV° Wagner

TESSUTO DI GRAN LUSSO PER LA CAPOTE DELL' AUTOMOBILE

TRADE MARK

SOLI FABBRICANTI

F. S. CARR COMPANY - BOSTON

I Carrozzieri di classe sono generalmente sempre più esigenti nella scelta di un prodotto, di quanto lo siano i loro Clienti
La loro preferenza è perciò la più convincente attestazione della bontà di un prodotto ed una indubitata garanzia per il Cliente

SOCIETÀ ANONIMA CARROZZERIA TORINESE - ROMANA

GIÀ TRAVAGLINI, MONTESCANI & BOERIO

CAPITALE SOCIALE L. 750.000 INTERAMENTE VERSATO.

TELEGRAMMI, GILUIMOTOR, TORINO
A. B. C. CODE 5th EDITION
BENTLEY'S CODE

TELEFONO 44-070

VIA CANOVA, 35
TORINO - 20

29 febbraio 1924

Egregio Signor PAOLO CASALOTTO

TORINO

Via Princ. d'Acaja 20

Siamo lieti di dichiararvi che il Vostro NEVERLEEK, che adoperiamo da parecchi anni per le capotes sulle nostre vetture, è stato sempre di nostra massima soddisfazione; ed è quello che noi consigliamo ai nostri Clienti, perchè riteniamo che nessun altro tessuto per capotes possa vantaggiosamente sostituire il materiale NEVERLEEK in alcuno dei suoi requisiti.

Ci è gradito l'incontro per porgervi i nostri distinti saluti.

SOCIETA' ANONIMA CARROZZERIA
TORINESE - ROMANA
GIÀ TRAVAGLINI, MONTESCANI & BOERIO
L'Amministratore Delegato
G. Travaglini

Il marchio di fabbrica "NEVERLEEK„ che garantisce al compratore l'autenticità del prodotto, è distintamente impresso a colore oro antico, ogni due Yards nella parte interna del tessuto.

AGENTE GENERALE PER L'ITALIA: **PAOLO CASALOTTO - TORINO** - VIA PRINCIPI D'ACAIA, 20

Automobilisti!

La SOCIETÀ AN. ITALIANA DI ASSICURAZIONE
CONTRO GLI INFORTUNI

SEDE IN MILANO - PIAZZA CORDUSIO, 2 - TELEFONI 10-34, 12-420, 11-45, 10-184 (Centralino)
Capitale sociale L. 12.000.000 intieramente versato - Fondi di Garanzia al 31-12-1923 L. 76.643.262.—

vi raccomanda di assicurare le vostre vetture contro i
DANNI O ROTTURE ACCIDENTALI

Alla fine del 1922 essa aveva liquidato **400** sinistri così ripartiti

per Urti contro alberi, paracarri e simili	N. 66	sinistri per L.	42.040,—
» Scontri ed investimenti in genere	» 223	» » »	150.745,—
» Slittamenti	» 25	» » »	15.360,—
» Ribaltamenti	» 30	» » »	39.015,—
» Cattivo stato delle strade	» 28	» » »	21.475,—
» Scoppio di pneumatici	» 9	» » »	22.060,—
» Lancio di sassi	» 13	» » »	1.205,—
» Negligenza dello chauffeur	» 6	» » »	1.385,—

RIVOLGETEVI IN TUTTO IL REGNO ALLE AGENZIE DELLE **ASSICURAZIONI GENERALI DI VENEZIA**

L'ANONIMA INFORTUNI è particolarmente raccomandata dal T. C. I. col quale ha accordi speciali a favore dei Soci

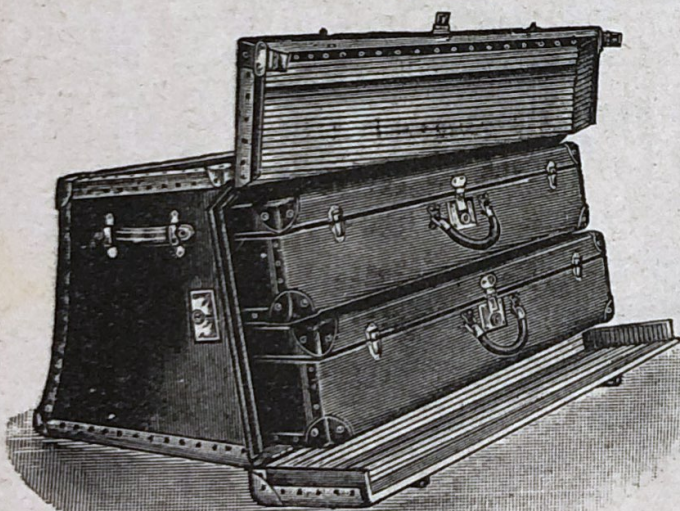
DANNI PAGATI DALLA FONDAZIONE DELLA SOCIETÀ: L. 163.901.549,20

SOCIETÀ ANONIMA **"LA FIBRA VULCANIZZATA"**

CAPITALE L. 12.500.000.— INTERAMENTE VERSATO

Viale Monza, 43 - **MILANO** - Telef. 20-950, 20-995
Telegrammi: VULCANFIBR - MILANO

STABILIMENTI:
MILANO - PRECOTTO - MONZA

UNICA FABBRICA ITALIANA
DI FIBRA VULCANIZZATA
IN FOGLI - BASTONI - TUBI
Tutte le applicazioni industriali

Grandiosa Manifattura per la produzione in Serie della **VALIGERIA**

Materiale Automobilistico
BAULI PER AUTOMOBILI
in tutta fibra vulcanizzata

Si mandano preventivi su indicazioni del tipo di macchina o su invio della sagoma e della lunghezza del baule.

TUBI ITALIA

ACCIAIERIE E FERRIERE LOMBARDE

SOCIETÀ ANONIMA — CAPITALE SOCIALE L. 40.000.000

VIA GABRIO CASATI N. 1 — **MILANO** (8)

STABILIMENTI:

I di SESTO S. GIOVANNI (Milano): Acciaieria termica ed elettrica, Laminatoi Fonderia Ghisa e Acciaio.

II „ SESTO S. GIOVANNI (Milano): Fabbrica Tubi saldati, Bolloneria, Laminatoio di lamiere.

III „ SESTO S. GIOVANNI (Milano): Trafileria Acciaio e Ferro, Cavi e Funi metalliche, Reti, Laminati a freddo.

MILANO: Laminatoi, Fabbrica Tubi senza saldatura "ITALIA".

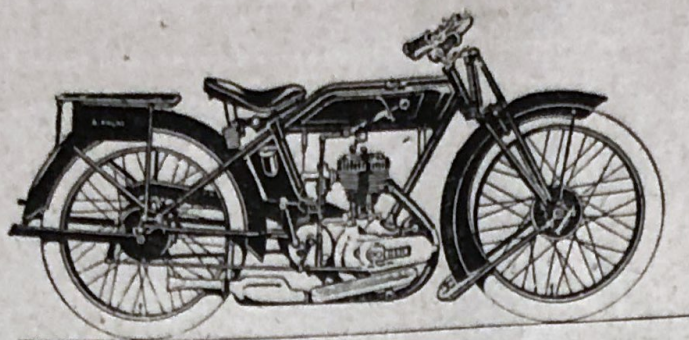
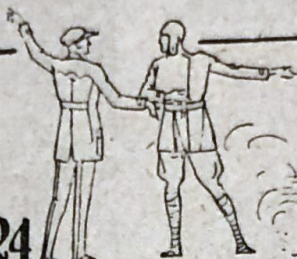
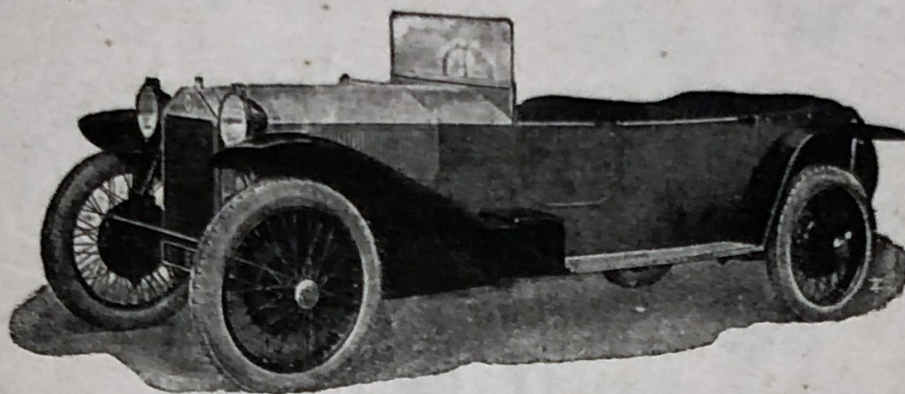
VOBARNO (Brescia): Laminatoi, Fabbrica Tubi saldati e avvicinati, Trafileria, Punte, Cerchi.

I di DONGO (Como): Laminatoi e Fonderia Ghisa.

II „ DONGO (Como): Fabbrica Tubi per Aeronautica, Biciclette, ecc.

ARCORE (Milano): Fabbrica Lamiere perforate, Tele metalliche.

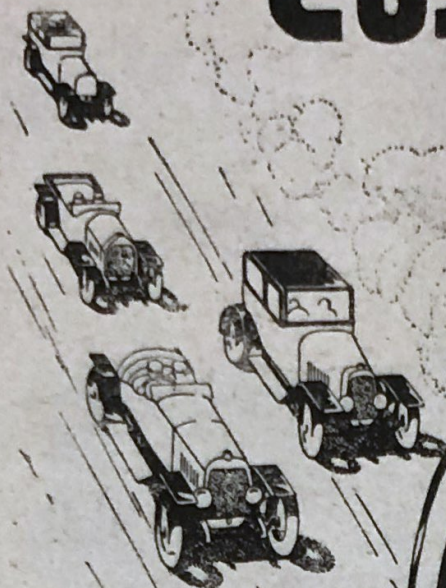
BOFFETTO e VENINA (Valtellina): Impianti idroelettrici.

TUBI "ITALIA" SENZA SALDATURA — TUBI "ITALIA" SENZA SALDATURA

MAGNETI
MARELLI
MAGNETI
MARELLI
N

"LAMBDA"

FABBRICA AUTOMOBILI LANCIA & C. - TORINO - VIA MONGINEVRO, 101

ACCUMULATORI TUDOR

ACCUMULATORI EDISON

Soc. Gen. It. Accumulatori Elettrici

Melzo (Milano)

OFFICINE DI VILLAR-PEROSA

DIREZIONE e AMMIN.ne
TORINO, Via Nizza, 154 (Telef. aut. 44-976)

STABILIMENTI
TORINO - VILLAR-PEROSA (Torino)

RAPPRESENTANZE E DEPOSITI:

TORINO - Negozio di vendita presso la Sede di Via Nizza, 154
CUNEO - FRATELLI PISANI & C. - Piazza Vitt. Em. II
ALESSANDRIA - ZOCCOLA ATTILIO - Corso Roma, 33
NOVARA - Rag. V. COLLI MEDAGLIA & C. - Palazzo Mercato, 2.
BIELLA - GIANNI GIORDANO - Via Mazzini, 15
IVREA - ZERBINO & BRESSANO - Corso C. Nigra
MILANO - Negozio di vendita: Via Princ. Umberto, 25
Ing. CELSO CAMI - Via Andrea Appiani, 15
GENOVA - CAIRE CARLO - Via Granello, 20
PADOVA - Studio tecnico Auto Materiali - Piazza Eremitani, 11.
TRIESTE - "SACAMA" GIOV. FERLUGA & C. - Via XXX Ottobre, 4.
BOLOGNA - ALDO MARCHESINI - Via Castiglione N. 13-15
FIRENZE - Rag. RENATO SANTINI - Via del Melarancio, 3 bis
ROMA - IGNAZIO ZAPPA - Via Cola di Rienzo, 309-311
NAPOLI - Ing. Arturo Migliaccio, Via Guglielmo Sanfelice, 24
CATANIA - FRATELLI ZUCO - Via Etnea, 175
PALERMO - Prof. A. DABBENE & FIGLIO - Via Villarosa, 38-40
CAGLIARI - Società Anonima Trasporti Automobilistici Sardi "SATAS"

VASTISSIMO ASSORTIMENTO
orologi per auto, moto, aviazione, battelli, ecc.
da Lit. 50.— a Lit. 300.—

GIOIELLERIA - OROLOGERIA
DITTA FRATELLI FAGGIANI
TORINO - Piazza Castello N. 18

Cartoline illustrate „BRUNNER"

MARCA DI FABBRICA DEPOSITATA

le preferite

MARCA DI FABBRICA DEPOSITATA

FERT

LE MIGLIORI CANDELE PER MOTORI

IN TUTTI I PASSI AMERICANI

NUOVI MODELLI 1924

con isolante in steatite e mica per qualunque tipo di motore

Tipi speciali per corsa e aviazione

Esportazione nei più importanti paesi esteri.

Soc. An. FERT **GENOVA**
Piazza Fontane Marose, 25

Stabilimento in **MILANO** Via Savona, 112

Bilancio HARTFORD

1° Semestre 1924

Corse 1ª Categoria

Coppa del Garda
Circuito del Tigullio
Targa Coppa Florio
Parma Poggio di Berceto
Circuito di Cremona
Coppa Acerbo

Sono altrettanti trionfi senza confronti dell'ammortizzatore di colpi

Hartford

GUAINA METALLICA

Standard

A BAGNO D'OLIO PER MOLLE

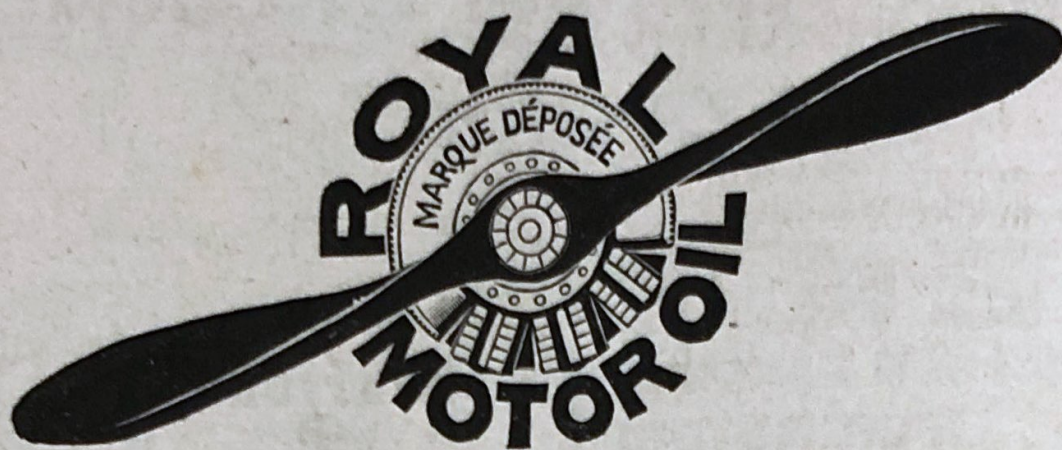
L'UNICA EFFICACE - In essa la molla nuota nell'olio.
LA PIÙ DUREVOLE.
È di metallo. Il fango non la guasta.
È di rame. La ruggine non la intacca.
È smaltata. Un getto d'acqua la rende nuova.
LA PIÙ SEMPLICE - Un bimbo sa montarla: È come chiudere una scatola.
A PIÙ BELLA - Dà eleganza alla macchina.

STANDARD SPRING COVER Co.

Agenzia Generale per l'Italia e Colonie:
Fratelli LEVI - TORINO - Via Belfiore, 30
Tel. 42-261

Col Carburatore **MEMINI** si ottengono i **migliori risultati col minor consumo**

Economia di benzina: dal 15 al 35°/₀ circa - Non occorrono dispositivi speciali di correzione — **Un solo getto**
Un solo diffusore — *Montaggio immediato su qualunque tipo di macchina*

Fabbrica Carburatori MEMINI - MILANO — *Sede ed Amministrazione:* Corso Sempione N. 65
— *Agenzia di vendita:* Via Poliziano N. 2 - OFFICINA DI MONTAGGIO E PROVA —

Tipo "U C" e "U"

Il Lubrificante dei Records

O. URGESI vince il Cross-Country dell'U.M.A.D.I attraverso 70 Km. di campagna romana (17 Marzo 1924).

G. TRIVELLATO (Salmson cmc. 1100) vince il Gran Premio Pasqua 1924 a Roma.

T. GASTAGNO (Norton Sidecar) vince la Sassi-Superga e abbassa il *Record.*

M. GASTAGNO (Della Ferrera cmc. 750) vince la Sassi-Superga abbassando il *Record* delle 1000.

E. WINKLER (Harley Davidson cmc. 1000) batte il *Record* italiano del Km. lanciato alla velocità di 157 Km. all'ora (29 Maggio 1924).

E. WINKLER (Harley Davidson cmc. 1000) migliora il proprio *Record* sul Km. lanciato portandolo a 165 Km. di media (3 Giugno 1924).

D. ROGAI (Harley Davidson cmc. 1000) vince il Circuito di Cremona a 123,456 Km. di media rinnovando il *Record* (8 Giugno 1924).

E. WINKLER (Harley Davidson cmc. 1000) al Circuito di Cremona giunge secondo a pochi minuti compiendo il giro più veloce *(Record)* a Km. 135,150 di media e conquistando a 150,760 Km. all'ora il *Record mondiale* sui 10 chilometri.

A. BORGHI (Alfa-Romeo) vince la Terni-Passo della Somma (Giugno 1924).

E. WINKLER (Harley Davidson cmc. 1000) compie nel Circuito di Padova il giro più veloce a 112,591 Km. all'ora (15 Giugno 1924).

E. WINKLER (Harley Davidson cmc. 1000) vince la categoria Sidecar nella Como-San Maurizio (22 Giugno 1924).

N. VANONI (Galloni cmc. 750) vince la Biella-Oropa precedendo le 1000 cmc., stabilendo il nuovo *Record* e segnando il miglior tempo della giornata (6 Luglio 1924).

D. ROGAI (Harley Davidson cmc. 1000) vince la salita Consuma migliorando il *Record.*

R. GALLIAN & C. - BASILEA

Agenzia Generale per l'Italia con Deposito:

Viale Monza, 40 - **MILANO (38)** - Telefono 21-443

LLOYD SABAUDO

Grandi Espressi a combustione liquida

CONTE ROSSO - CONTE VERDE

dall'ITALIA a NEW YORK in 9 giorni
dall'ITALIA al BRASILE in 11 giorni
dall'ITALIA al PLATA in giorni 13 ½

Linee regolari celeri e di lusso per le

AMERICHE

coi celeri transatlantici:

TOMASO DI SAVOIA
PRINCIPE DI UDINE
RE D'ITALIA
REGINA D'ITALIA

Servizi regolari di passeggieri e merci per

l'AUSTRALIA

con navi da carico a grande velocità e combustione a nafta

Direzione: GENOVA - Piazza della Meridiana

Agenzie in tutte le principali città

"Le carriere del Commercio e dell'Industria sono le più proficue e le più sicure"

... e un'ottima e rapida preparazione a queste carriere i Giovani la possono fare nel

Collegio Commerciale Facchetti

di

TREVIGLIO
(presso MILANO)

che accetta senza esami per le varie Classi, a seconda dell'istruzione precedente, Allievi provenienti da qualsiasi Scuola purchè di buona indole e appartenenti a buone famiglie

È uno degli Istituti italiani di educazione più bene frequentati. Speciale per figli di Commercianti e di Industriali

Diploma di Ragioneria e Commercio

PROGRAMMI ILLUSTRATI A RICHIESTA
REFERENZE OVUNQUE IN ITALIA E ALL'ESTERO

prous 23

MICHELIN CABLE

MICHELIN CABLÉ

ANNO XXX

Sommario del Fascicolo di Settembre

N. 9

Direzione: Dott. Giovanni Bognetti, Vice Presidente del T. C. I. Delegato alla Rivista - Redattore Capo: Dott. Luigi Rusca

NON SI RESTITUISCONO I MANOSCRITTI E LE FOTOGRAFIE

Olio

Sasso

Preferito in tutto il mondo

VERITÀ E POESIA

Tutti noi che diamo in qualche modo l'opera nostra al Touring abbiamo tante occasioni di compiacercene! Ogni volta che vediamo girare per città, per valli, per monti singoli turisti o gruppi che sfogliano le nostre guide o consultano le nostre carte; tutte le volte che percorrendo le grandi strade un provvido cartello indicatore ci segna la via o, trapassando veloci da un paese, ne leggiamo chiaramente sulle nostre targhe il nome e le caratteristiche; tutte le volte che entrando in una casa, di Aosta o di Girgenti, scorgiamo sulla tavola i fascicoli della nostra Rivista e sulla scrivania il volume del nostro Annuario; e quando ci giungono spontanee entusiastiche e gradite, dai sommi poteri dello Stato come dai più oscuri abitanti di reconditi paeselli, parole di lode e di riconoscenza; e quando assistiamo alle adunate dei nostri giovani del turismo scolastico; e riconosciamo nelle più svariate forme di attività del Paese l'impronta o l'esempio o l'impulso del Touring; quando infine, indice eloquentissimo del valore dell'opera nostra, registriamo nelle statistiche il numero sempre crescente dei Soci, o il loro consolidamento in vitalizi. Ma v'è un'altra compiacenza, di natura più intima, più dolce, più francescana: quella che c'inonda il cuore quando, nei mesi estivi, saliamo al Villaggio Alpino del Touring.

L'azione del nostro grande Sodalizio è diretta in gran parte a vantaggio dei forti, degli agili, dei sani: di chi può viaggiare e ascendere, e liberamente muoversi: lo definirono il Sodalizio del moto. Ma esso non sarebbe completo se, accanto a questo tumulto di lavoro per i validi, non avesse fatto fiorire un'opera di carità per i deboli. Anche le istituzioni hanno un'anima, particolarmente quelle che coltivano, come la nostra, valori spirituali: e non c'è anima perfetta senza che in essa alligni il sentimento della pietà per gl'infelici; come le linee purissime di un volto femminile non ci conquidono se da esse non traspare una nota di gentilezza.

La grande guerra, colle sue propaggini di dolore che si prolungano nel tempo, ha offerto l'occasione al Touring di completarsi, di abbellirsi con un' opera squisitamente buona.

Noi abbiamo rivolto le nostre cure alla fanciullezza gracile uscita dagli stenti di quegli anni tragici, quando penuria di nutrimento e angosce materne minavano la salute delle deboli creature venute allora al

mondo. Piccoli esseri pallidi e gracili, vittime predestinate della tisi e della rachitide, se non li soccorrano i presidî della ricostituzione, che potranno rifarne validi cittadini. Di tutte le infermità, quella dela fanciullezza sofferente, della vita che comincia col dolore è la suscitatrice di una più pronta e intensa pietà. Ognuno di noi ha impressa nella mente la visione di una madre che stringe a sè l'esile creaturina dagli occhi languidi e dalle labbra esangui: e non sa quale delle due infelici desti in lui maggior compassione. Ma la compassione diventa quasi un rimorso quando, risalendo il corso di quella miseria, si sbocca a una silenziosa dedizione, a un sacrificio, a un eroismo, di cui tutti noi godiamo il frutto nella conservata libertà e nella cresciuta grandezza del nostro Paese.

Rovesciamo le immagini.

Togliamo quei fanciulli alle loro dimore, spesso umide e malsane, all'azione deleteria della vita chiusa fra anguste pareti, priva di cure riparatrici, intristita dallo spettacolo di altre sofferenze, e portiamoli in ambiente largo, aperto, all'aria pura dei monti, facciamoli abitare in linde, graziose casette, quelle che forse essi hanno visto quando sognavano le fate, teniamoli tutto il giorno sui verdi tappeti erbosi o nelle amiche ombre dei boschi, diamo loro una non sfrenata libertà di giuochi e lieta compagnia di coetanei, curiamone il nutrimento, arrestiamo colle cure la comparsa di qualche piccolo male, innamoriamoli della pulizia, dell'ordine, della compostezza, circondiamoli di affetti materni, facciamo sentire che non la carità soltanto ma anche la riconoscenza ha creato per loro quell'incantevole rifugio, e li vedremo nel volgere di poche settimane cresciuti di peso, rifatti di aspetto, ingentiliti di animo. Il beneficio si prolunga nel tempo: e non solo beneficio di salute fisica, ma soprattutto ricordo consolatore di letizia goduta.

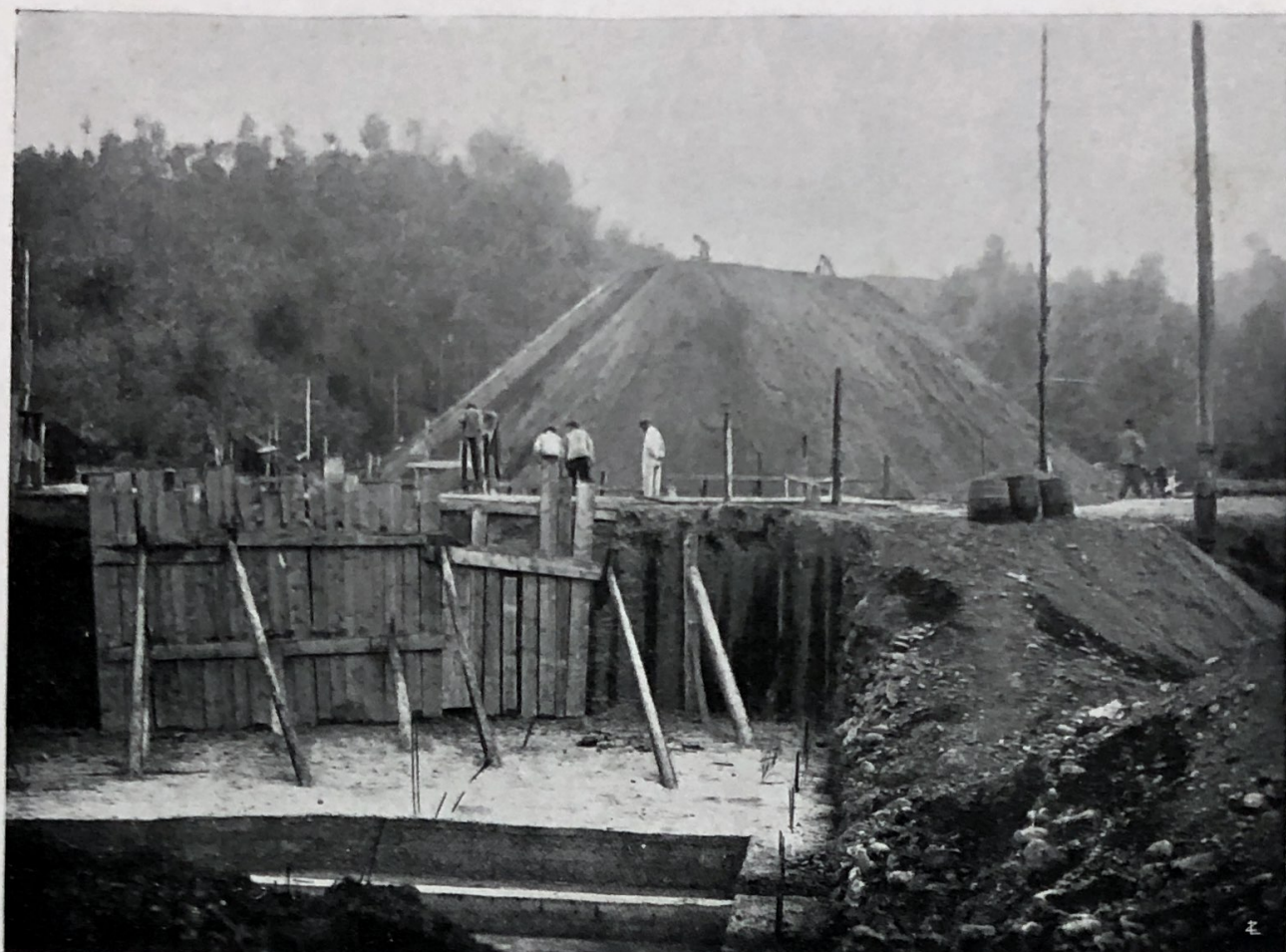
Questo fa il Touring col suo Villaggio Alpino per i fanciulli gracili, orfani di guerra e figli di combattenti.

Il Touring? Non è esatto. Gli Amici del Touring, che hanno accumulato per l'opera santa, con grosse e con piccole offerte più di un milione e trecentomila lire; quanto bastava per creare il Villaggio colle sue villette e una grande villa dedicata a Giulio Pandini, un caduto di guerra, e la piccola chiesa e un edifizio centrale per i pasti in comune, le riunioni, il cinematografo... Ma i lettori della Rivista questo lo sanno: lo sanno un po' incompletamente, un po' frammentariamente, per notizie lette a spizzico nella *Vita del Touring*, per l'elenco dei Soci Fondatori e dei Soci Patroni, per le Relazioni del Consiglio. Però, quel che c'è di più vivo e attraente, la vita del Villaggio in questi mesi estivi, non la conoscono ed è tanto degna di esser conosciuta!

Purtroppo, la Valganna non è facilmente accessibile che a una piccola parte dei nostri Soci, quelli lombardi, a cui vivamente raccomandiamo di visitare il Villaggio. Ne partiranno commossi e orgogliosi.

Per gli altri abbiamo pensato di mandare lassù un Poeta. I poeti sono, per definizione, quelli che raccolgono le voci indistinte delle anime e le rivelano a noi attraverso la nobiltà del linguaggio e lo splendore delle immagini. Da lui, da Cesco Tomaselli, abbiamo voluto che fosse còlta nella sua bellezza e varietà la quotidiana vicenda del nostro *Villaggio*, da lui scritta la storia dei molti atti generosi che hanno contribuito a formarlo. Il «Cronicon piambellense», come argutamente gli piacque di chiamarlo, differisce da gran parte delle antiche cronache appunto in questo: che non racconta nè violenze nè soprusi, ma solo atti di bontà e generosità. Eppure può dimostrare che, per fare un racconto interessante, il bene, anche il solo bene basta e ce n'è di troppo.

La strenna del Villaggio, definiamola così, è ornata di bellissime incisioni, commento insuperabile alla felicità del testo. Desideriamo di diffonderla tra i Soci. Essi dovrebbero leggerla anche per aver una ragione di più d'essere contenti di esser Soci del Touring. Vorremmo spedirla a tutti: ma non è possibile; il bilancio del Villaggio ne sarebbe gravemente squilibrato. Offriamo invece a loro l'occasione di aiutarlo un po'. Ci mandino due lire in cartolina vaglia e riceveranno il fascicolo; il tenue avanzo, detratte le spese di stampa e di posta, lo verseremo alla Cassa del Villaggio. Il beneficio finanziario sarà, in ogni caso, piccolo: ma non per questo la strenna fu composta: bensì per creare intorno alla beniamina delle nostre opere una più larga corrente di simpatie, e ai nostri orfani e gracili, un più vasto tributo di affetto.

Consoci, accogliete la buona ispirazione e mandateci le **due lire!**

(fot. Manoel Ruotolo, Milano)
FIG. I - LE TERRE DI SCAVO DELLA TRINCEA DI VERGIATE SCARICATE IN RIPORTO PER LA FORMAZIONE D'UN ALTO RILEVATO STRADALE.

LE "AUTOSTRADE,, DOPO UN ANNO DI LAVORO

Le Vie d'Italia già informarono dello stato dei lavori per le « Autostrade » dopo sei mesi dall'inizio, con un articolo pubblicato nel fascicolo dello scorso dicembre. L'interesse per quest'opera, tanto ardita ed originale, aumenta con l'avvicinarsi del suo compimento, e guadagna una cerchia sempre più ampia d'ammiratori e d'entusiasti.

Larghissima eco ebbe nel maggio scorso una visita ai lavori da parte del Ministro dei Lavori Pubblici seguito da tutti i più alti funzionari tecnici di quel Ministero e da gran numero di membri del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. Pensiamo di far cosa grata ai lettori riprendendo l'argomento per dar loro un'idea dello stato dei lavori dopo un anno d'intenso sviluppo.

E per prima cosa diamo la buona notizia che le trattative corse fra il Comune di Milano e la Società « Autostrade » per raccordare le Autostrade con la rete stradale urbana della metropoli, trattative alle quali si era accennato nell'articolo dello scorso dicembre, si sono felicemente conchiuse, cosicchè l'origine delle « Autostrade » sarà sul Corso Sempione, anzichè a Musocco, secondo l'originale progetto. Questo prolungamento riesce assai costoso per le necessità di sovrapassare con l'Autostrada la linea ferroviaria Milano-Torino, il che richiede la costruzione d'un cavalcavia lungo ben 150 metri. Ma i lavori sono ormai in corso, e saranno, come tutti gli altri, rapidamente condotti. Non occorrono molte parole per mettere in evidenza la maggiore valorizzazione di tutta la rete delle « Autostrade » grazie a questo miglior raccordo con Milano, che rappresenta il cuore dell'intensa circolazione automobilistica di tutta la regione lombarda.

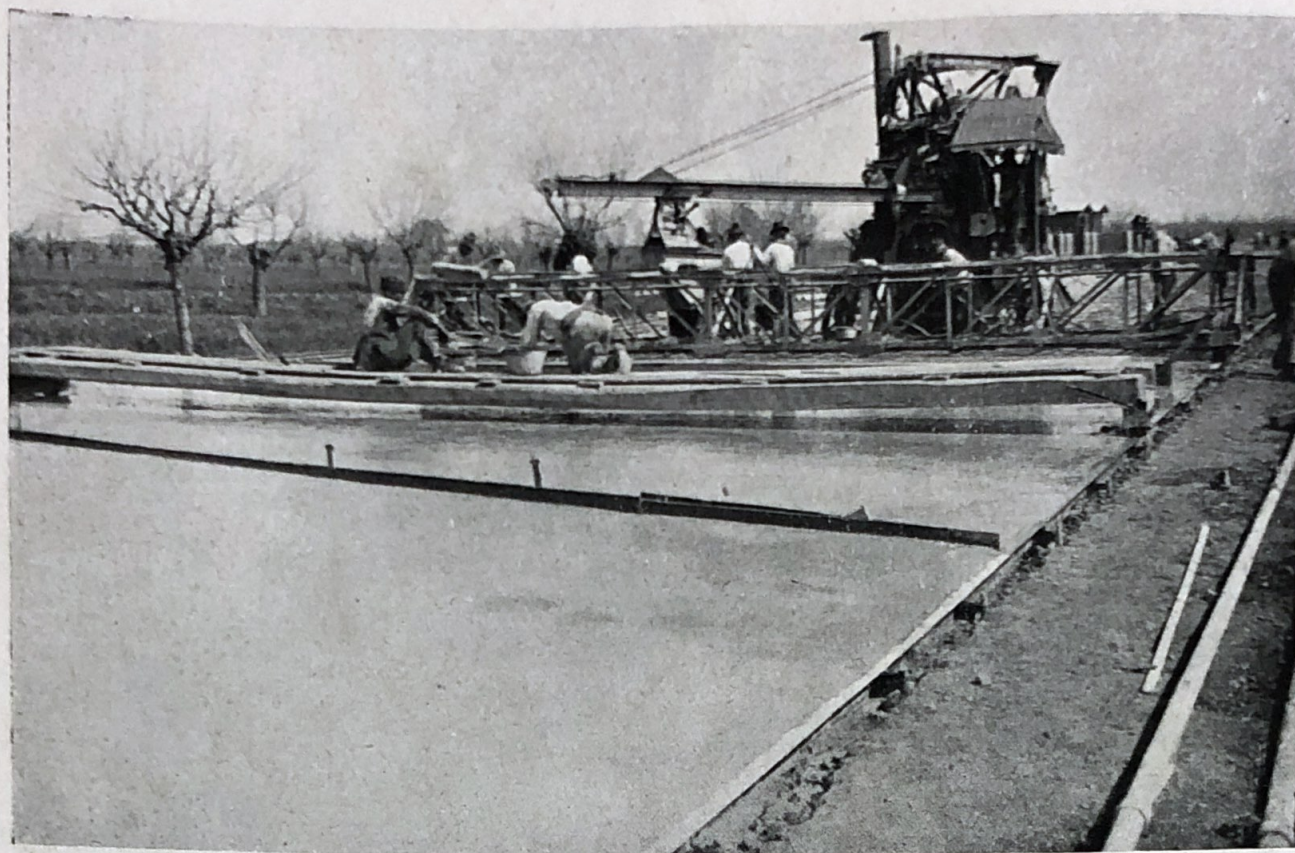
Altra novità di grande interesse, sebbene forse di meno evidente significato: la deliberata soppressione di *tutti* gli attraversamenti a livello con le « Autostrade », cioè

(fot. Manoel Ruotolo, Milano)

FIG. 2 - DAL PRIMO PIANO AL FONDO: UN GIUNTO TRASVERSALE; LA PASSERELLA PER L'ULTIMO RITOCCO DELLA PAVIMENTAZIONE CEMENTIZIA; LA SAGOMA DI FINIMENTO MANOVRATA A MANO; LA TRAVE METALLICA PER LA PRIMA SAGOMATURA DELLA GETTATA CEMENTIZIA; LA BETONIERA. SUL FIANCO DESTRO: UNA ROTAIA; LA TUBAZIONE SECONDARIA E LA TUBAZIONE PRINCIPALE PER CONDOTTA DELL'ACQUA.

non solo di quelli per ferrovie e strade principali secondo i termini della concessione governativa, ma anche di quelli per strade secondarie. Il che significa una maggior spesa di parecchi milioni ed un notevole aumento nella massa dei lavori. Ma la corrispondente maggior valorizzazione delle « Autostrade » è grandissima, in quanto la certezza di non incontrarvi alcun veicolo attraversante rende massima la sicurezza e rende completa la libertà della circolazione automobilistica.

L'inverno decorso, provvido di nevicate, giovò ad assodare il fondo stradale e ad assettare gli alti rilevati. Appena cessati i geli, incominciarono le prove di funzionamento delle grandi impastatrici di calcestruzzo, correntemente dette *betoniere,* delle quali già figurava nel fascicolo dello scorso dicembre la grandiosa mole. Contemporaneamente si organizzavano e completavano i depositi di materiali, si stendevano le diecine di chilometri di binario per raccordare i depositi ai cantieri di lavoro delle betoniere, si posavano diecine di chilometri di tubazioni per addurre a questi cantieri le acque necessarie per formare gli impasti del calcestruzzo e per irrorare continuamente le fresche gettate cementizie, coperte di sabbia, onde farle maturare lentamente.

E mentre da un lato ferveva il lavoro per completare i manufatti ed i maggiori movimenti di terra tuttora in corso, dall'altro lato s'iniziava vigorosamente la gettata della pavimentazione cementizia, che rappresenta certo la parte più originale ed interessante di quest'opera tanto complessa. Ecco (fig. 3) un interminabile rettifilo già rivestito con la gettata, la quale si stende sull'uniforme strato di ghiaia formante sottofondo. Talora (fig. 8) prima di spargere la ghiaia, il piano stradale viene pareggiato o *drenato* con più grosso materiale: ciottoli o schegge di massi dimezzati. La betoniera, che nel fascicolo di dicembre venne presentata nello stato di riposo, sotto gli occhi pensosi di muti indagatori dei suoi segreti, riappare qui (figg. 2, 4, 5, 9) in piena attività di servizio, circondata da uno stuolo di alacri, intelligenti ed instancabili operai, i quali presto impararono a spremerne ogni risorsa.

La rapidità di lavoro di queste macchine è davvero impressionante. Per rendercene conto conviene seguirne le varie manovre. Pensiamo che lateralmente alla tratta strada-

(*fot. Strazza, Milano*)

FIG. 3 - UNA TRATTA DI AUTOSTRADA CHE DIMOSTRA LA FORMAZIONE DELLA PAVIMENTAZIONE: INFERIORMENTE UNO STRATO DI GHIAIA, SUPERIORMENTE UNO STRATO DI CALCESTRUZZO CEMENTIZIO DELLO SPESSORE MEDIO DI 20 CENTIMETRI.

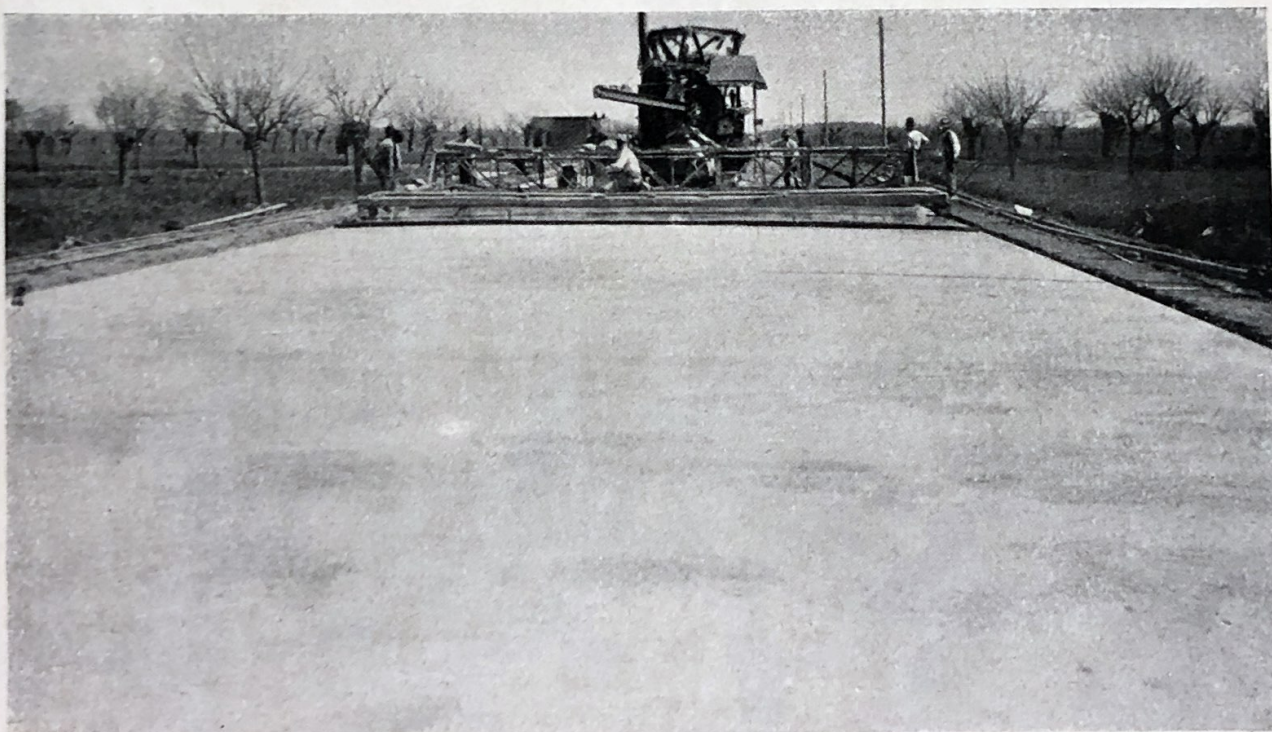
le in corso di pavimentazione sono state formate regolari provviste di pietrisco, sabbia e cemento, materiali prelevati a loro volta da grandi depositi formati presso le stazioni ferroviarie utilizzabili all'uopo. Ecco, ad esempio, il deposito di pietrisco presso Gal-

(*fot. Manoel Ruotolo, Milano*)

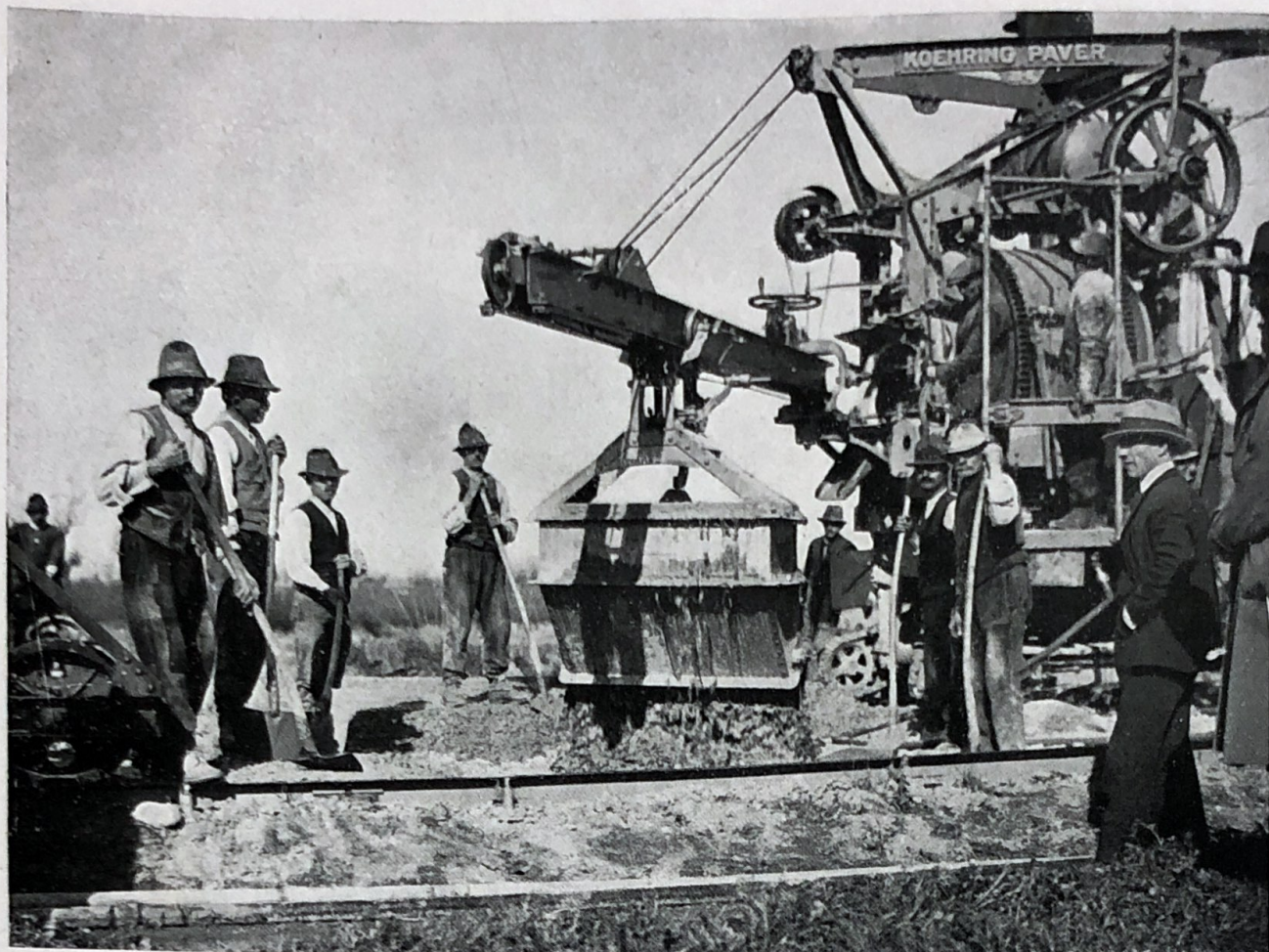
FIG. 4 - UNA TRATTA DI PAVIMENTAZIONE FINITA. - SI SCORGONO I GIUNTI TRASVERSALI; IL MACCHINARIO E LE SQUADRE OPERAIE PROCEDONO VERSO IL FONDO.

(*fot. Strazza, Milano*)

FIG. 5 - LA BETONIERA IN AZIONE. - SQUADRA DI OPERAI PRONTA PER DISTENDERE IL CALCESTRUZZO SCARICATO DAL SECCHIONE.

larate (fig. 7) e (fig. 10) un elevatore meccanico che carica i vagoncini pel trasporto del pietrisco alle betoniere. Nella betoniera si versano già dosati i materiali occorrenti per la formazione del calcestruzzo. Basta un minuto di rotazione del tamburo, ove i materiali vengono rimescolati, per ottenere un buon impasto. Questo si versa a sua volta nel secchione a fondo mobile (fig. 5-9) che scorre lungo un braccio girevole, e può così prendere qualunque posizione entro un raggio di ben cinque metri dal centro di rotazione. Appena scaricato il calcestruzzo, questo viene rapidamente disteso da un gruppo di operai laddove occorre (fig. 5) per pareggiare la gettata. Ma questa operazione ad occhio non basterebbe per assicurare la necessaria regolarità dello strato. All'uopo si provvede con altri dispositivi. La trave a traliccio, metallico, che si scor-

(*fot. Manoel Ruotolo, Milano*)

FIG. 6 - UN MANUFATTO DOPPIO PEL SOTTOPASSAGGIO ALL' «AUTOSTRADA» D' UNA STRADA E D' UN COLATORE.

(fot. Manoel Ruotolo, Milano)

FIG. 7 - UN DEPOSITO DI PIETRISCO. - CARICO DEI VAGONCINI COI BADILI.

ge davanti alla betoniera nella fig. 2 è montata su ruote che scorrono lungo le pareti di contenimento della gettata, costituite da robusti ferri ancorati saldamente nel terreno. Questa trave a traliccio è inferiormente sagomata secondo il profilo assegnato alla sezione trasversale della pavimentazione — un arco di circolo della corda di dieci metri con saetta di soli sette centimetri — e scorrendo sposta davanti a sè il calcestruzzo che eccede rispetto alla sagoma. Alcuni operai sono pronti coi badili per rimuovere questo calcestruzzo eccedente e spanderlo dove la sagoma non giunge a contatto della gettata. Con qualche ripetizione di passaggi della sagoma, la distribuzione del calcestruzzo si ottiene perfettamente. Occorre allora lisciare la superficie per toglierne ogni asperità e comprimerla per far affiorare il lattime cementizio che dà l'aspetto definitivo alla pavimentazione. All'uopo serve l'altra sagoma in legno, che (fig. 2) precede la trave a traliccio, e che vedesi sostenuta a destra da un operaio. Questa sagoma viene ripetutamente alzata e lasciata ricadere, a colpi incrociati, in direzione lie-

(fot. Manoel Ruotolo, Milano)

FIG. 8 - STRATO DI CIOTTOLONI E GROSSE SCHEGGE PER DRENAGGIO DEL PIANO DI GETTATA DELLA PAVIMENTAZIONE CEMENTIZIA PER L'« AUTOSTRADA ».

(fot. Manoel Ruotolo, Milano)

FIG. 9 - IL SECCHIONE DELLA BETONIERA SI APRE AL FONDO, SCARICANDO IL CALCESTRUZZO CHE SARÀ TOSTO DISTESO COI BADILI DAGLI OPERAI PRONTI ALL'UOPO. - A SINISTRA: UNA DELLE ROTAIE SU CUI SCORRONO LE SAGOME REGOLATRICI DELLA GETTATA DI CALCESTRUZZO E CHE FORMANO PARETI DI CONTENIMENTO DELLA GETTATA STESSA.

vemente obliqua all'asse stradale, e tale semplice manovra basta per dare una finitezza alla pavimentazione assai soddisfacente. Ma un ultimo ritocco è dato ancora con la cazzuola da abili operai che si spostano lungo una passerella sospesa per non poggiare sulla fresca gettata.

La striscia trasversale in primo piano della fig. 2 rappresenta un *giunto*. Si praticano di questi giunti a distanze di trenta metri, sia per lasciar libere le dilatazioni dovute alle variazioni di temperatura, sia per non contrastare qualche piccolo assetto della gettata. Dopo sufficiente maturazione si tolgono gli spessori di legno corrispondenti ai giunti, e la fessura viene riempita con una mescolanza di sabbia e bitume. Detti giunti sono leggermente obliqui rispetto all'asse stradale, cosicchè le due ruote d'uno stesso asse di veicolo non vi possono passar sopra contemporaneamente, il che giova ad attutire la scossa derivante da un qualche dislivello fra due lastroni cementizi consecutivi.

Ed ecco infine (figura 4) la strada pavimentata e finita, nel suo candore e nella perfetta profilatura, a perdita d'occhio!

Quanta superficie ne copre una betoniera nella giornata lavorativa? Da 1000 a 1100 metri quadrati, il che corrisponde ad un volume di 200 o 220 metri cubi di calcestruzzo, essendo di 20 centimetri lo spessore medio della pavimentazione. E poichè sono contemporaneamente in azione ben cinque di queste betoniere, e la larghezza della gettata varia da 8 a 10 metri, si fa conto di pavimentare mediamente oltre mezzo chilometro di autostrada per ogni giornata la-

(fot. Manoel Ruotolo, Milano)

FIG. 10 - UN ELEVATORE DI PIETRISCO PEL CARICO DEI VAGONCINI AL DEPOSITO DELLA STAZIONE DI GALLARATE. - A SINISTRA, UN TRENO DI QUESTI VAGONCINI SU BINARIO DI RACCORDO FRA IL DEPOSITO E LE BETONIERE.

(fot. Manoel Ruotolo, Milano)

FIG. 11 - LO SCAVO DELLA TRINCEA DI VERGIATE, PROSSIMO A RAGGIUNGERE IL PIANO STRADALE DI PROGETTO.

vorativa. A fine agosto la pavimentazione era giunta presso a due terzi della totale superficie da pavimentarsi, valutata in 750.000 metri quadrati, e la Società fa conto di poter dare il passaggio agli autoveicoli sul percorso da Milano a Varese in occasione del Gran Premio d'Italia nell'Autodromo di Monza, questo settembre. Il resto sarà certo compiuto entro i primi mesi dell'anno venturo.

Di pari passo con la pavimentazione si sono sviluppati i lavori di terra e la costruzione dei manufatti. Ecco ad esempio (fig. 11) approfondita la trincea di Vergiate, ecco (figura 1) protratto e rialzato il rilevato a sud di detta trincea costituito con le materie ivi scavate. Per dare un'idea complessiva della entità di questi lavori giova aggiungere che il movimento di terra supera un milione e mezzo di metri cubi, tanto allo scavo che al riporto, e che il numero complessivo dei manufatti supera i duecento, dei quali una ventina di grande importanza.

Grazie a tale perfetta organizzazione, dovuta all'ampia visione ed alla coraggiosa iniziativa del Consigliere Delegato della S. A. « Autostrade », l'ing. Piero Puricelli, questa grandiosa opera è ormai giunta presso al suo compimento. Dopo la solenne inaugurazione (che avrà luogo in questo mese) le « Autostrade » saranno percorse da migliaia d'autoveicoli di ogni specie, con velocità, libertà e sicurezza sconosciute sulle strade ordinarie. Sono allo studio le apposite norme di circolazione che dovranno essere approvate dal Governo, nonchè quelle per la riscossione delle tasse di circolazione. L'esercizio insegnerà molte cose in questo campo tuttora vergine, e l'esperienza italiana viene fin d'ora seguita con grande attenzione dall'estero, ove l'iniziativa per le « Autostrade » destò il più vivo interesse e suscitò grandi iniziative congeneri.

Il nostro compiacimento per quest'affermazione dell'ardimento e della genialità tecnica italiana è ben legittimo, e ne dobbiamo giusto riconoscimento all'ideatore, agli esecutori, a quanti appoggiarono materialmente e moralmente l'impresa: tra questi in prima linea il Touring Club Italiano.

I. VANDONE.

(fot. Manoel Ruotolo, Milano)

FIG. 9 - IL SECCHIONE DELLA BETONIERA SI APRE AL FONDO, SCARICANDO IL CALCESTRUZZO CHE SARÀ TOSTO DISTESO COI BADILI DAGLI OPERAI PRONTI ALL'UOPO. - A SINISTRA: UNA DELLE ROTAIE SU CUI SCORRONO LE SAGOME REGOLATRICI DELLA GETTATA DI CALCESTRUZZO E CHE FORMANO PARETI DI CONTENIMENTO DELLA GETTATA STESSA.

vemente obliqua all'asse stradale, e tale semplice manovra basta per dare una finitezza alla pavimentazione assai soddisfacente. Ma un ultimo ritocco è dato ancora con la cazzuola da abili operai che si spostano lungo una passerella sospesa per non poggiare sulla fresca gettata.

La striscia trasversale in primo piano della fig. 2 rappresenta un *giunto*. Si praticano di questi giunti a distanze di trenta metri, sia per lasciar libere le dilatazioni dovute alle variazioni di temperatura, sia per non contrastare qualche piccolo assetto della gettata. Dopo sufficiente maturazione si tolgono gli spessori di legno corrispondenti ai giunti, e la fessura viene riempita con una mescolanza di sabbia e bitume. Detti giunti sono leggermente obliqui rispetto all'asse stradale, cosicchè le due ruote d'uno stesso asse di veicolo non vi possono passar sopra contemporaneamente, il che giova ad attutire la scossa derivante da un qualche dislivello fra due lastroni cementizi consecutivi.

Ed ecco infine (figura 4) la strada pavimentata e finita, nel suo candore e nella perfetta profilatura, a perdita d'occhio!

Quanta superficie ne copre una betoniera nella giornata lavorativa? Da 1000 a 1100 metri quadrati, il che corrisponde ad un volume di 200 o 220 metri cubi di calcestruzzo, essendo di 20 centimetri lo spessore medio della pavimentazione. E poichè sono contemporaneamente in azione ben cinque di queste betoniere, e la larghezza della gettata varia da 8 a 10 metri, si fa conto di pavimentare mediamente oltre mezzo chilometro di autostrada per ogni giornata la-

(fot. Manoel Ruotolo, Milano)

FIG. 10 - UN ELEVATORE DI PIETRISCO PEL CARICO DEI VAGONCINI AL DEPOSITO DELLA STAZIONE DI GALLARATE. - A SINISTRA, UN TRENO DI QUESTI VAGONCINI SU BINARIO DI RACCORDO FRA IL DEPOSITO E LE BETONIERE.

(fot. Manoel Ruotolo, Milano)

FIG. 11 - LO SCAVO DELLA TRINCEA DI VERGIATE, PROSSIMO A RAGGIUNGERE IL PIANO STRADALE DI PROGETTO.

vorativa. A fine agosto la pavimentazione era giunta presso a due terzi della totale superficie da pavimentarsi, valutata in 750.000 metri quadrati, e la Società fa conto di poter dare il passaggio agli autoveicoli sul percorso da Milano a Varese in occasione del Gran Premio d'Italia nell'Autodromo di Monza, questo settembre. Il resto sarà certo compiuto entro i primi mesi dell'anno venturo.

Di pari passo con la pavimentazione si sono sviluppati i lavori di terra e la costruzione dei manufatti. Ecco ad esempio (fig. 11) approfondita la trincea di Vergiate, ecco (figura 1) protratto e rialzato il rilevato a sud di detta trincea costituito con le materie ivi scavate. Per dare un'idea complessiva della entità di questi lavori giova aggiungere che il movimento di terra supera un milione e mezzo di metri cubi, tanto allo scavo che al riporto, e che il numero complessivo dei manufatti supera i duecento, dei quali una ventina di grande importanza.

Grazie a tale perfetta organizzazione, dovuta all'ampia visione ed alla coraggiosa iniziativa del Consigliere Delegato della S. A. « Autostrade », l'ing. Piero Puricelli, questa grandiosa opera è ormai giunta presso al suo compimento. Dopo la solenne inaugurazione (che avrà luogo in questo mese) le « Autostrade » saranno percorse da migliaia d'autoveicoli di ogni specie, con velocità, libertà e sicurezza sconosciute sulle strade ordinarie. Sono allo studio le apposite norme di circolazione che dovranno essere approvate dal Governo, nonchè quelle per la riscossione delle tasse di circolazione. L'esercizio insegnerà molte cose in questo campo tuttora vergine, e l'esperienza italiana viene fin d'ora seguita con grande attenzione dall'estero, ove l'iniziativa per le « Autostrade » destò il più vivo interesse e suscitò grandi iniziative congeneri.

Il nostro compiacimento per quest'affermazione dell'ardimento e della genialità tecnica italiana è ben legittimo, e ne dobbiamo giusto riconoscimento all'ideatore, agli esecutori, a quanti appoggiarono materialmente e moralmente l'impresa: tra questi in prima linea il Touring Club Italiano.

I. VANDONE.

(fot. Alinari)

PANORAMA DEL LAGO D'ORTA (PIEMONTE).

L'ISOLA DI S. GIULIO D'ORTA E LA SUA BASILICA

Il viaggiatore che, dalla stretta via che vi conduce, sbocca nella pittoresca piazza di Orta Novarese e si affaccia al Lago di sotto agli ombrosi ippocastani che ne guarniscono la riva, vede sorgere dalle acque, a circa trecento metri di distanza, l'Isola di S. Giulio con la sua corona di ville e giardini dominati dalla pesante mole del Seminario e dal maestoso campanile della Basilica Giuliana.

La sua linea allungata ed elegante la fa rassomigliare quasi ad una moderna corazzata che riposi tranquilla all'àncora nel queto fiörd del Cusio.

La leggenda vuole che S. Giulio vi si portasse stendendo il mantello sulle acque del Lago, e la sgombrasse dai draghi e dai serpenti che l'infestavano per erigervi l'ultima delle cento chiese da lui fondate, e che ivi poi egli morisse.

Di questa chiesa or non rimane più traccia, quantunque si voglia da qualcuno che essa sia giunta fino a noi conglobata nel Castello che sorgeva sulla rupe centrale dell'Isola e fu distrutto nel 1842 quando, in seguito alla rovina dell'antico, vi fu costrutto l'attuale Seminario.

Dopo la morte del Santo, l'Isola di S. Giulio e buona parte della Riviera d'Orta vennero sotto la giurisdizione dei Vescovi di Novara, che la tennero con alterna vicenda fino al 1812 in cui ne fecero dedizione alla Casa di Savoia. E le tracce di questa dominazione si palesano nell'Isola specialmente coi varii stemmi incastonati nei muri che portano le imprese di alcuni fra gli antichi Signori del luogo.

E qui, se lo spazio lo consentisse, sarebbe interessante narrare in disteso del Duca Longobardo Mimulfo ivi decapitato da Agilulfo, il cui corpo fu trovato or non è molto racchiuso in un plinto romano che ora funge da cassetta delle elemosine (vedi ironia delle umane vicende!); ricordare gli assedii sostenuti nell'Isola da Berengario II e da sua moglie Villa prima contro Litolfo e poi contro lo stesso Ottone I, durante il quale ultimo assedio ebbe a nascervi il celebre Guglielmo da Volpiano, Abate di Cluny, che nelle numerose chiese da lui innalzate in Borgogna ed in Normandia applicò, importandoli colà, i principii dello stile lombardo.

Sarebbe istruttivo riportare le vicende della dominazione dei Vescovi, spodestati da

(*fot. Nigra*)

ISOLA S. GIULIO - BALCONATA DELLA VILLA CANETTA GIÀ NELLA CASA MORBIO A NOVARA.

Arduino e reintegrati da Enrico II nei primi anni dopo il 1000; parlare delle conferme dei Visconti, delle usurpazioni degli Sforza, delle angherie di questi e dei Capitani di Carlo V, e delle liti sostenute davanti al Senato di Milano nei sec. XVI e XVII, finchè, circa un secolo fa, la Riviera d'Orta venne in possesso alla Casa di Savoia.

Mi sia lecito però dilungarmi un po' intorno all'assedio che l'Isola ebbe a sostenere nei primi anni del sec. XVI da parte di Cesare Maggio, capitano di Carlo V, assedio affrontato valorosamente dal Vescovo Arcimboldo rinchiusosi nell'Isola insieme con la intera popolazione d'Orta, e che diede origine ad una interessante novella sulle gesta di Maria Canavese, eroina dell'Isola.

Il Vescovo, prima di rinchiudersi nell'Isola, aveva dato avviso ai Paesi tutti della Riviera di accorrere uniti in suo soccorso quando avessero sentito suonare la campana della Torre di Buccione, che ancor oggi si erge maestosa verso Gozzano quasi a guardia del Lago.

Il Maggio, mentre con aiuto di barche e di macchine tentava di prendere l'Isola, faceva pur tener d'occhio la Torre a cui si accedeva, come oggidì, con una scala a mano. Fra gli abitanti d'Orta racchiusi col Vescovo nell'Isola era una Maria Canavese col suo bambino, a cui era stato precedentemente ucciso il marito. Essa si offerse di andare alla Torre di Buccione pel convenuto segnale, pensando che l'essere donna le avrebbe facilitato il compito.

Partita col bambino segretamente in barca dall'Isola, ed abboccatasi a Buccione con un oste suo compare onde tenesse col vino a bada i soldati di guardia, potè arrampicarsi sulla Torre dove si diede a suonare a distesa la grossa campana.

Accorrono i soldati, e trovato che la Canavese aveva ritirata la scala di accesso, la tempestano di archibugiate ferendola ad un braccio, finchè provveduta un'altra scala e salita la torre, precipitano dall'alto la coraggiosa donna insieme col suo bambino. L'atto suo eroico valse però la liberazione dell'Isola. Ma torniamo ai nostri tempi.

L'Isola di S. Giulio è specialmente nota

(*fot. Alinari*)

LAGO D'ORTA - ISOLA DI S. GIULIO. PULPITO DEL XII SECOLO NELLA CHIESA DI S. GIULIO.

per la sua Basilica che è monumento pregevolissimo, frutto dell'arte di diverse età. Risulta infatti dagli ultimi studi del monumento che della Chiesa sorta dopo quella di S. Giulio non esiste ormai più che l'attuale abside maggiore costrutta in parte con ma-

(*fot. Nigra*)

BASILICA DI S. GIULIO D'ORTA - S. LORENZO - SEC. XV.

teriale frammentizio romano. Le due absidi minori e la nave trasversa sorsero nel secolo X, mentre la rimanente parte della Chiesa coi matronei, la facciata ed i campaniletti che la rinfiancano, furono costrutti nel secolo XI; e così pure il maestoso campanile a cui pose forse mano Guglielmo Da Volpiano.

La Cupola, colle sue eleganti trifore, ed il meraviglioso Ambone sorgente intatto coi simboli degli evangelisti sulle sue quattro ricche colonne, sono del sec. XII. L'Ambone però non stava anticamente nel luogo attuale, ma si trovava invece addossato al pilastro destro del Presbiterio, donde fu tolto quando si costrusse la cripta attuale. Il presbiterio ebbe fin verso il 1870 un pavimento a mosaico rappresentante i segni dello zodiaco e qualche fasto della storia sacra. Esso fu allora vandalicamente distrutto.

Ma tutto questo difficilmente appare al visitatore che non sia archeologo e non si dia la pena di ficcare il naso in tutti i più oscuri angoli del monumento, poichè oltre all'elegante e ricca decorazione barocca che maschera l'ossatura della Chiesa, e che non sarebbe ora più il caso di togliere, parecchie fabbriche di poca o niuna importanza, ed alcune quasi cadenti, soffocano la Chiesa primitiva ed impediscono di scorgerne le forme esterne.

Nè sarebbe difficile od oltremodo dispendioso l'ottenere almeno l' isolamento del fianco sinistro e della facciata, ridonando al Campanile la sua antica copertura, mettendo allo scoperto l'abside maggiore e l' abside minore sinistra, rifacendo la antica porta laterale, mettendo in evidenza il sistema dei contrafforti, ed ottenendo l'accesso diretto al piazzale antistante alla facciata, a cui ora si può solo pervenire attraversando la Chiesa.

Questo si è tentato di ottenere redigendo anche un apposito pro-

(*fot. Nigra*)

BASILICA DI S. GIULIO D' ORTA. S. DONNINO - SEC. XV.

PARTICOLARE DEL PULPITO DELLA CHIESA DI S. GIULIO. (*fot. Alinari*)

getto, senza però che le insistenti pratiche raggiungessero il desiderato intento.

E questo è deplorevole, perchè la Chiesa di S. Giulio, oltre all'interesse della sua costruzione ed all'accennato prezioso Ambone, contiene numerose opere d'arte di epoche diverse, come gli affreschi che adornano i suoi pilastri e le sue pareti, fra cui degno di speciale attenzione quello della seconda travata della navata destra attribuito autorevolmente a Gaudenzio Ferrari e certamente opera insigne della sua scuola; gli stalli del coro di decadente arte archiacuta; i quadri della sacrestia, che conserva inoltre negli interessanti armadi ricchi paramenti, pregevolissimi paliotti d'altare, un messale miniato ed una preziosa tazza di vetro ceruleo romano.

Il tutto è poi nobilitato dal Corpo del Santo racchiuso nella ricca arca sorgente nella cripta eretta verso il 1698 dal Canonico Martelli, richiamo da ogni parte di numerosi devoti che lasciarono in tutti i tempi tracce del loro passaggio nelle iscrizioni graffite sui muri e sugli affreschi della chiesa, ricordanti notevoli o curiosi fatti svoltisi nell'isola, come la liberazione dal demonio di una gentildonna, la neve caduta in maggio, un portentoso raccolto di noci, la peste, la siccità, ecc.

Ed indimenticabile è lo spettacolo delle processioni che in determinate stagioni dell'anno si svolgono in barca sulle terse acque del Lago riflettenti gli ori ed i paramenti sacri coi quali i devoti si rendono a portare omaggi alla Chiesa già Metropolitana della Riviera.

Nè si può ridire l'incanto e la poesia che emanano dal piazzale della chiesa, quando al tramonto, appoggiati alla Croce di pietra che ne indica l'antico uso sepolcrale, si volge lo sguardo alla colorata distesa del Lago che protendesi verso le rocce della Madonna del Sasso strapiombante sulle cave del celebrato granito.

Sarebbe quindi veramente prezzo dell'opera il mettere in valore tutte queste bellezze e tutti questi tesori, e ci auguriamo che la nostra voce trovi eco favorevole nella popolazione ed in coloro che possono validamente aiutare il raggiungimento del nobile scopo.

Alla Basilica di S. Giulio fanno corona numerose ville ed eleganti giardini, e nelle sue immediate adiacenze sorge graziosa e quasi intatta una casetta medioevale con portichetto in legno e pietra decorato all'interno da un buon affresco di scuola pregaudenziana. Vi si trova di che parcamente rifocillarsi.

CARLO NIGRA.

TROINA VISTA DAL SUD.

UN MULINO ARABO DEL MILLE IN SICILIA

Ruggiero il Normanno, grato all'Onnipotente per la grazia ottenuta di fiaccare l'audacia e di abbattere la dominazione degli Arabi nell'isola di Sicilia, ad onore e gloria della santa Chiesa, stabilì di erigere grandiosi santuari e di restaurare e riordinare quelli che la barbarie musulmana aveva devastato. E, prima delle altre, volle che si costruisse la chiesa di Troina, alla quale assegnò vaste possessioni, vi fondò il Vescovato e ne conferì l'investitura al cognato Roberto, insigne per virtù e per opere buone. E perchè i Cappellani e il Presule vivessero comodamente e pregassero ogni giorno per la remissione dei suoi peccati, il Gran Conte assegnò alla Chiesa un mulino con una vasta zona di territorio adiacente e quindici villani, tra i quali: Omar figlio di Mosafer, Naimum di Abdussalam, Emran di Abdulvachad, Abdalla di Iamudo, Iacub Chalat di Hosain, Mohamed di Abnadalla da Amestrada e Cainan di Alasecar.

Percorrendo lo stradale nazionale che da Cesarò reca a Troina, lasciando indietro l'Etna e Bronte, il viaggiatore vede limitata la sua visuale dalle cime dei monti che formano la grande vallata del torrente Troina; a destra i Nebrodi boscosi, dall'altro lato i verdeggianti contrafforti e di là il cielo azzurro; dirimpetto il monte roccioso sul quale sorge Troina, e in basso la bianca fiumara semiasciutta ad ampie curve.

Bisogna oltrepassare il fiume e giungere alla così detta portella di Portaro, guadagnando l'altura, perchè l'orizzonte si allarghi, l'occhio spazi nelle due vallate dei torrenti Troina e sotto Troina, e la vista s'inoltri fino ai monti della Molera, e di là della antica Centuripe in un'ondulazione di colli, di dorsali sfumate, di picchi e di altipiani azzurrini che si confondono coll'orizzonte lontano e vasto.

A poca distanza da questo passo si trovano i ruderi del mulino che Ruggiero il Normanno concesse alla diletta sua Chiesa di Troina.

Il luogo pittoresco e l'originalità della ubicazione di questo mulino, un tempo alimentato dall'acqua di un torrentello incassato fra rocciose colline coronate di roveri e di faggi, fa pensare ad un paese di sogno abitato da uomini d'altri tempi di costumi ed usi differenti dai nostri, più semplici nei bisogni della vita, più puri dal fuoco delle passioni. Ora, questi opifici primordiali, mossi dalla energia idraulica, si vedono sulle sponde dei fiumi in luoghi spaziosi, ed invece quello si ergeva, come vigile sentinella, nella gola di due colli affiancati sul greto del torrente che sbocca nella vallata ridente ed aprica.

Il corpo principale dei ruderi del mulino, pare che non sia di costruzione antica, mentre invece lo sono gli avanzi della gora, il succorpo e resti di mura circostanti costruite con saldo cemento. Lungo il corso dei secoli, riparazioni ed adattamenti modificarono l'antico fabbricato che in ultimo fu abbandonato per sempre all'opera demolitrice degli ele-

RUDERI D'ANTICO MULINO (GESTITO DAGLI ARABI NEL MILLE).

menti. La contrada dove trovansi questi ruderi si denomina Amoruso, trasformazione evidente di Am-russ, che significa in arabo *berretto alto*, poichè appunto così allora doveva chiamarsi il colle dalla sagoma regolare di un cono tronco rassomigliante con precisione ad un copricapo musulmano.

Invece ora Amoruso viene chiamato un poderetto sottostante al colle, cui altri antichi coloni diedero il nome di Sant'Ippolito. La toponomastica attuale non è più quella dei secoli passati; il tempo l'ha rinnovata e poche contrade si conoscono con l'originaria denominazione. Le antiche genti Italiche riavutesi dal lungo servaggio, con cristiano fervore e pia gratitudine, sostituirono all'antica nomenclatura i nomi dei Santi, ai quali erano devoti; però con gli Arabi che allora erano all' apogeo della loro civiltà, si accomunarono avendo di essi bisogno per tutto quello che riguardava i loro interessi economici ed i bisogni intellettuali. Finchè sopravvenne la potenza assimilatrice dei Normanni, che seppero fondere, amalgamare tutte le genti di diversa religione, di disparata origine, di opposte tendenze che in quel tempo popolavano la Sicilia.

SALVATORE SAITTA.

20.000 lire di premi

Ricordiamo che dal marzo è aperto il 2° Concorso per la propaganda dei Vitalizi con premi da 5000, 1000, 500 lire ai maggiori presentatori di Vitalizi ed un premio fisso per tutti coloro che presentano almeno 3 Vitalizi: la classica collezione della Carta d'Italia del T. C. I. - Chiedere le norme del Concorso, inviando biglietto da visita con sigla p. C. V.

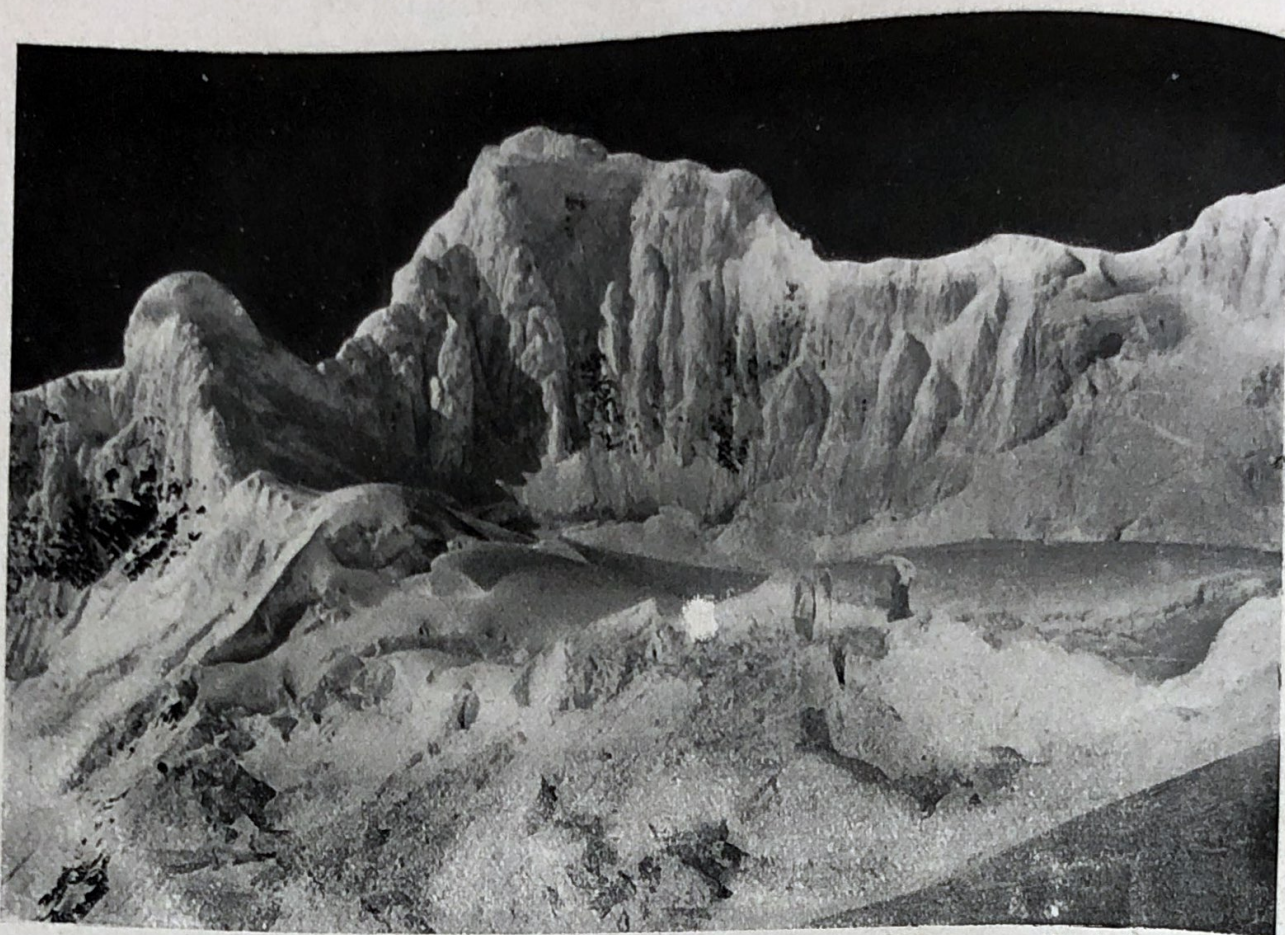
(fot. A. M. De Agostini)

FIORDO PARRY, MONTE (m. 2100) E GHIACCIAIO LUIGI DI SAVOIA COSÌ DENOMINATO DAL P. DE AGOSTINI NEL SUO VIAGGIO DI ESPLORAZIONE ALLA CORDIGLIERA DARWIN.

TERRA DEL FUOCO

Il Padre Alberto M. De Agostini, *uno dei più attivi collaboratori de* Le Vie d'Italia e dell'America Latina, *la nuova pubblicazione periodica del Touring, ha pubblicato testè una opera* — « I miei viaggi nella Terra del Fuoco » (1) — *di quelle che, mentre arricchiscono la letteratura geografica del nostro Paese (e si ricollegano perciò ad una tradizione che rese famosa l'Italia in altri tempi), offrono una lettura piena di attrattive a coloro che amano la descrizione di imprese avventurose nelle regioni del mondo ove la civiltà non ha ancor posto piede; pensiamo quindi meriti, anche per la superba presentazione editoriale, l'attenzione di tutti gli italiani: ci sembrò pertanto dovessero occuparsene anche* Le Vie d'Ilia. *Felici fummo di aver potuto affidare la presentazione ai lettori della nostra Rivista delle regioni percorse dal coraggioso Salesiano a quello fra i geografi italiani che ha forse al proprio attivo il maggior numero di esplorazioni: il prof. Giotto Dainelli di cui or non è molto apparve un dottissimo volume intorno ai viaggi compiuti nell'Himalaya.*

PARREBBE — a giudicare, così, dal nome, — che noi dovessimo imaginarci una terra arida, riarsa, disseccata, una terra infocata da un sole torrido, una terra ardente nelle sue rocce e nei suoi piani. Oppure anche potremmo imaginare una regione dilaniata da innumerevoli vulcani, che per le bocche dei loro crateri eruttassero lave incandescenti nella oscurità della notte, che ne rilucesse tutta quanta. O magari un territorio, dal cui suolo zampillassero sorgenti di gas o di liquidi infiammati, e fosse tutto un seguito di fontane ardenti. Solo così, io credo: o l'ardore onde tutto il suolo, tutta la natura sembra infiammarsi sotto i raggi del sole nella zona torrida della nostra terra, — o qualche cosa di ancora più vicino al significato reale del nome e che ricordi, forse, vecchie teorie sul fuoco gorgogliante nelle

(1) ALBERTO M. DE AGOSTINI - *I miei viaggi nella terra del Fuoco* - con 407 vedute e panorami da fotografie originali dell'autore e tre carte geografiche. - Cartografia F.lli De Agostini, Torino, in 4°, pp. 296, rilegato, L. 125.

(fot. A. M. De Agostini)

LA VETTA DEL M. SARMIENTO, IL MONTE PIÙ ELEVATO E CARATTERISTICO DELLA TERRA DEL FUOCO, APPARE SULLO SFONDO AZZURRO INTENSO DEL CIELO COME UN BIANCO GIGANTESCO FANTASMA, PLASMATO CAPRICCIOSAMENTE DALLA NEVE, CHE I VENTI GELATI DEL S. W. APPICCICANO SULLE VERTICALI PARETI DI GRANITO. - L'ASCENSIONE DEL P. DE AGOSTINI CON LE SUE DUE GUIDE GUGLIELMINETTI E PIANA DELLA VALSESIA DOVETTE ARRESTARSI AI PIEDI DI QUESTA SINGOLARE VETTA PERCHÈ LA NEVE FATTASI TROPPO MOLLE SOTTO I RAGGI INSOLITAMENTE COCENTI DEL SOLE ANDAVA CONTINUAMENTE FRANANDO.

profondità inesplorate e paurose del pianeta. Nè ardore di sole, nè esplosioni di vulcani od eruzioni di lave, nè zampilli di fiamme.

Perchè fu chiamata "Terra del Fuoco".

Quando, circa quattro secoli fa, Fernando Magellano doppiò il Capo Vergini per penetrare in quel canale al quale rimase poi legato il suo nome per l'eternità, e al di là del canale vide dilungarsi quello ch'egli ancora credeva continente americano e non ne era invece che la ormai breve prosecuzione insulare, — gli apparvero, qua e là, nella oscurità della notte, dei fuochi disseminati fra il cupo delle macchie e dei boschi; semplici fuochi di bivacchi dei selvaggi, meglio dei primitivi, ai quali gli occidentali non portarono già, poi, la luce ideale della civiltà e dell'amore, ma persecuzione e distruzione, oggi ormai quasi assoluta. E dalle piccole fiamme, che sole rompevano la oscurità cupa della notte e del paese e sole erano indizio di una vita, forse prima neppure sospettata, ebbe nome il paese: Terra del Fuoco. Pochi nomi, — io credo, — hanno in sè un così grande contrasto con la realtà delle condizioni naturali. Terra del Fuoco? Terra del Gelo sarebbe stato giusto di chiamarla. È anche vero, però, che quando Magellano doppiò il Capo Vergini e vide distendersi, anche oltre lo sfocio del canale, la bassa terra pampeana, non potè avere nessuna visione di nevi e di ghiacci, — quelle nevi e quei ghiacci che più hanno impresso le loro impronte indistruttibili alla Terra del Fuoco e che ancora oggi ne costituiscono il carattere più deciso. Ma il nome originario resistè anche quando quella terra fu meglio conosciuta.

Fu una conoscenza, però, acquistata a duro prezzo dalla scienza e dalla civiltà; e scienza e civiltà dovettero lottare per lunghi secoli contro le forze naturali, lasciando come una larga e profonda scia di dolori e di tragedie. Tragedie, spesso, senza testimoni, nelle quali fecero naufragio nei canali e contro gli scogli della Terra del Fuoco non soltanto i velieri ed i battelli partiti dalla lontana Euro-

(*fot. A. M. De Agostini*)

LA FRONTE DEL GHIACCIAIO MARINELLI CHE IN LONTANANZA SEMBRA INSIGNIFICANTE, DA VICINO INVECE È UNA PARETE DI 30-40 METRI. DA ESSA DI QUANDO IN QUANDO SI STACCANO CON ORRENDO FRASTUONO ENORMI BLOCCHI DI GHIACCIO, I QUALI VENGONO LANCIATI A PIÙ CENTINAIA DI METRI LONTANO DALLE ONDE GIGANTESCHE SOLLEVATE NELLA CADUTA.

pa o dai più vicini insediamenti europei dell'America meridionale, ma talora fece naufragio pur la stessa civiltà ch'essi dovevano portare come segnacolo e bandiera.

Tre periodi diversi si può dire che abbia avuto il progresso della conoscenza della Terra del Fuoco: un primo, veramente esplorativo, anche se la molla ne fu il desiderio di più ricchi e più facili commerci e la concupiscenza di ricchezze fin allora ignote od anche soltanto fantasticate e la gara, spesso cruenta, per conquistarle; ma esso fece conoscere il disegno complessivo di questa estrema punta australe dell'America e la sua frammentazione nelle isole infinite dell'arcipelago fueghino.

Durò, questo primo periodo, quasi un secolo, a partire da quando, nel 1519, Magellano scoprì il canale che oggi porta il suo nome. Tanto bastò, perchè la nuova via fosse segnata ai commercianti.

Una via, però, fatta d'insidie, perchè tracciata da canali stretti, tortuosi, chiusi tra pareti alte di roccia, tormentati dal vento e dal mare procelloso. E nel secondo periodo la esplorazione si rivolse più che altro ai canali, e specialmente a quello che segnava la via maestra al commercio, ed agli altri (od almeno al loro imbocco) che si dipartivano da un lato o dall'altro di quel primo. Non più dunque, in questo secondo periodo, l'opera di naviganti audaci e avventurosi o di veri avventurieri e di pirati, — che nel primo aveva pur portato a resultati positivi, quasi fondamentali, per la conoscenza della Terra del Fuoco, — ma l'opera di navigatori che alla comunque indispensabile audacia univano un vero studio nella loro arte marinaresca. E così al primitivo disegno complessivo della complicata Terra del Fuoco si aggiunse il rilievo idrografico dei suoi principali canali, e per questo i commercianti ebbero nuovo impulso a seguire questa lontana via alla navigazione, anche se la via continuò ad esserne come punteggiata dai resti dei naufragi ancora assai frequenti.

(*fot. A. M. De Agostini*)

DOPO UNA FURIOSA TEMPESTA DI NEVE (TORBELLINO) RITORNA LA CALMA, E LE DENSE, NERE MASSE DI VAPORI SI APRONO PIGRAMENTE PROIETTANDO SUL CANALE UNA LUCE SINISTRAMENTE PALLIDA.

Più di un secolo è così rappresentato da questo secondo periodo, e s'inizia quindi il seguente, il terzo: e questo è forse caratterizzato dall'incremento delle ricerche scientifiche, che dai canali e dal mare passano alle coste ed alla terra ferma, e dalla fauna e la flora fino a quella popolazione indigena che audacemente solcava con i suoi fragili canotti le tempestose acque dei canali, o pareva nascondersi nelle dense foreste e tra le alte erbe della terra ferma. E questo terzo periodo si può far terminare, meno di un secolo fa, con lo stabilimento delle prime colonie fondate dal Governo del Cile lungo lo stretto.

L'ultimo periodo segna la sempre maggiore conoscenza dell'arcipelago fueghino, la estensione dell'accaparramento e dello sfruttamento delle sue foreste e dei suoi pascoli; ma, pur troppo, accanto a questi progressi della civiltà, anche la progressiva distruzione degli indigeni, troppo deboli e inermi di fronte al cinismo ed alle armi di conquistatori e avventurieri privi di scrupoli.

Sembra quasi che gli ultimi conquistatori abbiano voluto, freddamente, trarre sugli indigeni ogni vendetta per quanto di lotte e dolori era costata la conquista secolare.

Lo Scopritore.

Partì il 20 settembre del 1519, con l'aiuto di Carlo V di Spagna, alla ricerca di un passaggio diretto tra il grande oceano Atlantico e quello ch'egli poi chiamò, — e fu quasi ironia, — Pacifico, in modo che per questa via si potessero raggiungere le lontane Indie Orientali anzichè per la rotta tradizionale che doppiava il capo di Buona Speranza. Di cinque caravelle era formata la piccola flottiglia, ed armata da quasi 250 uomini di equipaggio.

Magellano raggiungeva le coste del Brasile, poi l'ampio sfocio del Rio de la Plata, e costeggiando ancora verso Sud dava fondo in un piccolo porto sicuro, dove divisò di svernare. Ecco le prime lotte: i capitani di due delle caravelle si ribellano, ma la rivolta è rapidamente soffocata nel sangue. Ma ecco, anche, le prime traversìe: la «Santiago», mandata innanzi, in esplorazione della costa che si dilunga ancora verso Sud, si perde.

(fot. A. M. De Agostini)

LA FORESTA DELLA TERRA DEL FUOCO È COSTITUITA ESSENZIALMENTE DI FAGGI, MOLTI DEI QUALI GIACCIONO PUTREFATTI AL SUOLO CADUTI PER VECCHIAIA E RIVESTITI — SPECIALMENTE NELLA REGIONE MONTAGNOSA DOVE LE PIOGGE SONO PRESSOCHÈ CONTINUE — DA UN DENSO MANTO DI MUSCHI, LICHENI ED EPATICHE.

La piccola flottiglia, già così ridotta, riprende, — superato lo sverno, — il suo cammino, ed al 21 ottobre, giusto undici mesi dopo la partenza, raggiunge un capo, il Capo Vergini, oltre il quale la lunga costa appare rotta da una profonda insenatura. Non però una semplice insenatura: la misura relativamente piccola delle maree e la rapidità quasi violenta delle correnti, dicono che il canale insinuantesi tortuoso e profondo dentro la terra deve bene avere un suo sbocco, opposto, in un altro oceano. Un'altra caravella si perde, ma questa non per naufragio: l'equipaggio della « S. Antonio » si rivolta, mette in catene il proprio capitano, e volge le vele sulla via del ritorno verso la Spagna. Non importa: Magellano prosegue con le tre superstiti, percorre tutto il canale, e ne esce dall'altra parte. Come aveva dato agli indigeni dell'estrema pampa argentina il nome di Patagoni per le grandi impronte dei loro piedi, ed alla terra che oltre il canale continuava in direzione dell'Antartide il nome di Terra del Fuoco per i fuochi che la punteggiavano nella oscurità della notte, così dette quello di Mar Pacifico al nuovo oceano nel quale le caravelle erano sboccate, favorite dal vento e dalla calma.

Fu un oceano, però, che nella sua accoglienza si dimostrò ingannatore. Vide vagare i tre piccoli velieri, per mesi e mesi, quasi alla ventura, verso un destino di morte: le provviste d'acqua e di viveri diminuivano, la tragedia incombeva, poi anche si svolgeva, dentro le murate dei piccoli scafi vaganti nell'oceano immenso. Quando essi giunsero alle Filippine, già molti degli equipaggi erano periti, ed i superstiti esausti. E lì, nemmeno lì, la salvezza: invece, le lotte con gli indigeni, e la morte fin del capo glorioso, Magellano. Una sola caravella, dal nome simbolicamente beneaugurante, la « Vittoria », rag-

giungeva la Spagna dopo tre anni dalla partenza. Meno di venti erano i superstiti; e fu grande ventura che tra essi uno ve ne fosse, il quale si fece il cronista della dura impresa esploratrice, e ne raccontò le vicende, le lotte e le conquiste. E questi fu Antonio Pigafetta, vicentino. Così che, se la scoperta della Terra del Fuoco e del passaggio che unisce l'Atlantico al Pacifico rappresenta essenzialmente una impresa iberica, — chè spagnola fu l'organizzazione, e portoghese il capo, — italiano ne fu lo storiografo, senza del quale, quasi certamente, quella impresa non avrebbe avuto e tramandato la gloria che giustamente le spettava.

Gli altri esploratori.

La via era segnata. E fu seguita da nuovi esploratori. Ma l'ignoto opponeva ancora resistenza alle audacie degli uomini. La seconda spedizione, dopo quella avventurosa condotta da Magellano, fu distrutta quasi interamente. Più fortunata la successiva, guidata da Ladrillero. Ma ecco dall'Inghilterra partire flottiglie a contrastare le nuove conquiste della Spagna; ma anche a Drake, maraviglioso tipo di corsaro rotto ad ogni audacia, la Terra del Fuoco riserba lotte e ribellioni, tempeste e naufragi. Nè miglior fortuna tocca a Sarmiento, il pioniere vero della colonizzazione di quelle terre inospitali; chè partito di Spagna con una vera flotta, di ventitrè navigli, se la vide ridotta ad uno solo da avversità di ogni sorta; e le sue colonie, chiuse fuori da ogni soccorso umano, perirono di fame. Ma Sarmiento, ritornato in patria dopo altre vicende avventurose, potè dettare ciò che di poi ha costituito la base vera per ogni ulteriore conoscenza della Terra del Fuoco.

Mai altrove, forse, le forze della natura hanno opposto tanta resistenza all'audacia esploratrice degli uomini. Procedeva, la esplorazione, nei canali tortuosi ed intricati come un labirinto, lungo le coste grandiosamente primitive, — e bastava, quasi, un improvviso colpo di vento a troncar l'opera iniziata ed a segnare un olocausto di più sulla via faticosa e dolorosa della conquista.

Anche un italiano troviamo, al servizio però della Spagna, il Marchese Alessandro Malaspina, un audace, anche lui, che, perfezionata in alcuni canali ed in alcune isole la conoscenza della Terra del Fuoco, costeggiò poi tutto il continente americano fino all'Alasca. E quando più tardi, intorno alla metà del secolo passato, gli Stati di più progredita civiltà parve entrassero in gara per spingere sempre più innanzi la conoscenza dell'arcipelago fueghino, — lo studiò, fra gli altri, anche Carlo Darwin, al sèguito di una spedizione inglese, — allora anche l'Italia mandò la sua « Magenta », ed il Giglioli ne fu il naturalista; ed altre navi ancora, — la « Vittor Pisani », la « Caracciolo », la « Cristoforo Colombo », — le tenner dietro. E, quasi contemporaneamente, la Repubblica Argentina mandava ad esplorare quei suoi possedimenti estremi Giacomo Bove, al quale furono compagni Lovisato, Roncagli, Spegazzini, Vinciguerra. Ed anche la spedizione italo-argentina ebbe le sue avversità e il suo naufragio.

I Salesiani.

Ma dall'Italia si iniziava intanto un movimento, tenue nella sua intensità numerica, altamente benefico negli scopi prefissi e negli effetti poi raggiunti, verso la America meridionale. Nel 1875 la pia anima di Don Bosco, — nella progressiva estensione della sua opera di bontà e di soccorso, che già oggi, a così breve distanza di tempo, sembra avere in sè qualcosa di veramente miracoloso, — inviava una prima missione salesiana nella Repubblica Argentina, per assistere e sostenere spiritualmente quella massa di emigranti italiani, — troppo spesso abbandonati al loro destino ed alle avversità di un paese nuovo e di genti pronte a sfruttarne le doti naturali di lavoratori induriti e parsimoniosi, — ed anche per iniziare, appena le condizioni ne mostrassero la opportunità, la evangelizzazione degli indigeni della Patagonia e della estrema Terra del Fuoco. Era a capo di questa prima missione salesiana il sacerdote Giuseppe Fagnano: pochi anni dopo lo troviamo cappellano militare in una spedizione ufficiale, diretta ad esplorare la parte che della grande isola del Fuoco rientra nel possesso politico della Repubblica Argentina.

Erano note già le sevizie, le crudeltà, le persecuzioni che coloni, avventurieri, pirati infliggevano agli indiani fueghini. Erano, questi, gente docile e calma naturalmente, dedita alla sua vita primitiva di caccia o di pesca, nei canali o fra i boschi. Fu questa

(fot. A. M. De Agostini)

UNA COLONIA DI PINGUINI RACCOLTISI SULLA SPIAGGIA IN SUL CADER DEL GIORNO PER GODERE UN POCO DI RIPOSO DOPO UNA GIORNATA DI LAVORO PASSATA IN MARE IN CERCA DI ALIMENTO.

loro docilità naturale che li perse, forse, perchè incoraggiò le violenze di quelli che, attratti dalla fama di ricchezze minerarie od anche soltanto dal facile sfruttamento delle selve o delle estese praterie per mezzo delle greggi di pecore — inacerbiti, forse, dalle avversità che la natura frapponeva alla conquista delle loro mete — si dettero a perseguitare gli indi quasi come bestie selvagge. E gli indi qualche volta ebbero un istintivo moto di ribellione, magari non più che individuale, ma bastò a provocare repressioni crudeli e sanguinose.

Monsignor Fagnano dovette assistere ad atti di crudeltà del suo stesso capo. Ma non vi assistè, già, passivamente: si levò, audacemente, a difensore degli indi inermi, docili e perseguitati, e, forse da quel momento, vide segnata la propria via di missionario.

Per meglio approfondire la conoscenza che si aveva dei fueghini, egli si pose a percorrere tutta la Terra del Fuoco, e così ne divenne perfetto conoscitore. E fondò una missione; e poi ne fu fondata una seconda; e poi un'altra ancora. E alle missioni salesiane gli indi accorrevano, ricevendo, da questo nuovo contatto con la civiltà dei bianchi, una fede, una educazione al lavoro, e parole di amore: mentre fino ad allora, quelli di essi che di fronte alle invadenze prepotenti non si erano ritirati in recessi sempre più nascosti delle loro foreste, avevano avuto dai bianchi solo maltrattamenti, vizî e malattie.

Triste ed infamante storia, questa degli indi fueghini: si calcola che intorno al 1880 ne esistessero ancora circa otto mila; ed oggi non raggiungono i seicento, non ostante l'opera di protezione dei missionari Salesiani, cioè italiani. Se questa non avesse lottato con le sue armi di amore, una intera razza di uomini sarebbe già da tempo scomparsa completamente: chè le rivoltelle e i moschetti degli avventurieri erano armi ben più decisive nei loro resultati.

Contrasti di natura.

Una terra tutta di contrasti, la Terra del Fuoco. In essa, infatti, — per quanto isolata dal lungo e profondo stretto di Magellano e poi rotta da canali in una molteplicità di isole e di scogli che sembra senza fine, — direttamente si continua, con le sue forme e i suoi caratteri, il continente americano con il contrasto della sua Cordigliera aspramente montuosa e della sua pampa uniformemente livellata. La pampa si continua infatti in tutta la parte più compatta, — che è anche la maggiore, — della Isola Grande della Terra del Fuoco; e lì sono vaste, immense pianure, soltanto rotte in

(fot. A. M. De Agostini)

GHIACCIAIO MARINELLI E CORDIGLIERA DARWIN DALLA BAIA AINSWORTH. QUESTO GHIACCIAIO — IL PIÙ ESTESO DELLA TERRA DEL FUOCO — HA UNA FRONTE DI CINQUE Km. E DA QUESTA ALLE SUE ORIGINI, PRESSO I MONTI DELLA CORDIGLIERA DARWIN, MISURA BEN QUINDICI Km.

tenui terrazze degradanti verso il mare, e lì sono le steppe che paiono sconfinate, dalle alte erbe, pascolo alle greggi vaganti innanzi all'*ovejero,* il pastore, che le guida e le domina dall'alto del suo cavallo; e la gran pianura termina alla costa atlantica con una alta ripa rocciosa, ma con una linea nel complesso uniforme e regolare, nella quale il più minuto frastagliamento, che si può dire quasi di dettaglio, è interrotto soltanto dall'ampio golfo circolare, — come un gran cratere invaso dal mare, — di San Sebastiano. La cordigliera invece si continua in tutto l'arcipelago, infinito di isole e di scogli, bagnato dal Pacifico, ed in quella parte della Isola Grande che il profondo seno dell'Ammiragliato ed il lungo solco del lago di Fagnano separano, di netto, dalla zona pampeana dell'isola stessa. Non è più, naturalmente, la cordigliera del prossimo continente, caratterizzata da una continuità compatta: qui è invece come spezzata, come frammentata in lembi infiniti quanto le isole e gli scogli. Chè infatti, non si ritrova la massiccia compattezza e la uniforme distesa pianeggiante e la regolare linea costiera della zona pampeana atlantica: qui, un rilievo rotto, intricato, nel quale vere catene possono individuarsi e seguirsi nelle isole maggiori, e massicci montuosi, che si direbbero quasi indipendenti, nelle isole minori; un rilievo, però, comunque aspro nelle sue pareti vertiginose e nelle sue creste acute, ed elevato assai se si pensa che dalle sue cime di quasi fino duemilacinquecento metri di altezza i fianchi scendono a immergere le loro falde estreme direttamente nel mare. E la linea di costa appare qualcosa di impensatamente irregolare e complicato, sì che si ha la impressione che, navigando in quel dèdalo di canali lunghi, stretti, tortuosi, di seni ugualmente lunghi, stretti, tortuosi, che si suddividono e poi si suddividono ancora per terminare in tanti fondi ciechi, e si complicano di mille e mille rientranze, insenature, baie laterali, mentre altre ancora, in realtà inesistenti, sono quasi simulate dalla molteplicità degli isolotti e degli scogli — si ha la impressione, proprio, che si debba, navigando, avanzare un poco alla ventura come in un labirinto.

Un contrasto, dunque, tra le due zone, — della pampa atlantica e della cordigliera pacifica, — acutissimo. Ma non il solo. Esso non è soltanto nelle forme: è in tutte quante le condizioni naturali.

La Terra del Fuoco si trova ad una latitudine australe paragonabile a quella che nel nostro emisfero compete all'Olanda o alla

(fot. A. M. De Agostini)

UN ELEFANTE DI MARE (MORUNGA ELEPHANTINA) CHE RIPOSA IN MEZZO AD UN BRANCO DI FOCHE. NELLE ORE PIÙ CALDE DEL GIORNO. QUESTI MAMMIFERI ANFIBII VENGONO A RIPOSARE SULLE COSTIERE RIPARATE DAI VENTI, MENTRE NELLA NOTTE CACCIANO I PESCI CHE SI TROVANO NELLE FITTE SELVE DI SARGASSO.

Danimarca. Ebbene, quando si pensi alle condizioni di queste regioni che ci sono più vicine e più note, potrà far maraviglia che la Terra del Fuoco, in tutta la sua zona della Cordigliera, sia una regione di nevi e di ghiacciai. Si è che lì il rilievo del terreno è tale da superare quel livello nel quale le precipitazioni nevose non possono totalmente sciogliersi da un anno all'altro; e così densi ammanti di nevi rivestono cime e creste e spalle e fianchi di monti, e da essi si formano grandi lingue ghiacciate che scendono dai circhi più elevati a snodarsi nelle valli maggiori fino, spesso, a terminare direttamente al mare, nel quale immergono le fronti dilaniate e mandano i grandi blocchi natanti di ghiaccio, che se ne staccano e cadono con alto fragore ripetuto con eco alterna dalle opposte coste di roccia. Ma in basso, vicino al mare, arrivano, sì, le fronti dei ghiacciai, non già le nevi eterne; ed allora il paesaggio risente non più l'influenza del rilievo, ma quello della latitudine non estrema: e i bassi fianchi sono tutti coperti di una vegetazione insolitamente densa, rigogliosa, fitta, quasi impenetrabile, — di faggi, di mirti, di conifere, di magnolie, — il cui verde cupo contrasta col biancore immacolato dei più alti fianchi nevosi e coi riflessi azzurrini delle fronti dei ghiacciai.

Si passa dalla zona della Cordigliera in quella della pampa, bassa ed uniforme: non più nevi, nè ghiacciai, nè foreste, ma la steppa uguale ed infinita, con le sue alte erbe, alternativamente verdeggianti o giallastre con l'alternato mutar delle stagioni.

Un esploratore ed illustratore d'eccezione: A. M. De Agostini.

Deve esser pur bello navigare negli stretti canali della Terra del Fuoco, dove le piccole onde mosse dal battello si rompono con un leggero sciacquìo direttamente contro la montagna rudemente alpestre, — e le rive sono di roccia nuda e precipitosa o, dove il pendìo è

(*fot. A. M. De Agostini*)
LA STRAORDINARIA VIOLENZA DELLE ONDE SULLA COSTA DEL CAPO HORN HA EROSE ED ASPORTATE LE PARTI MENO SOLIDE APRENDO ATTRAVERSO LE ROCCE DI VIVO GRANITO QUESTA SINGOLARE E COLOSSALE BRECCIA.

più dolce o si affossa una valle, rivestita del denso manto della foresta, — ed ogni tanto una gran colata di ghiaccio scende al mare e se ne staccano seracchi cilestrini tuffandosi

nell'acqua con rumore di tuono altisonante, — e dietro le prime quinte dei primi monti si leva un quadro di creste e di cime e di circhi che riproducono, con la stessa grandiosità di linee e la stessa magnificenza di colori, la grandiosità e la magnificenza dell'alta montagna alpina. Bello, supremamente bello, sì: ma pur che il mare si mantenga calmo. Perchè basta una sola raffica di vento, e il mare si leva tempestoso, il cielo tutto si opaca, nuvoli densi e cupi gravano dall'alto, e la bufera si scatena. Sembra che la violenza degli elementi, del mare soprattutto, sia prodigiosa. Sono state misurate correnti della velocità di quindici chilometri all'ora, e onde, in pieno mare, alte almeno venti metri; ma quasi sessanta esse ne raggiungono, di altezza, quando frangono la loro forza cieca contro le rocce della costa. Bisogna, certo, aver assistito a queste che sembrano crisi di violenza degli elementi scatenati, per comprendere quanto è stata dura la lotta dei pionieri e quante insidie permangono, e sempre permarranno, alla navigazione: le carcasse di bastimenti e di velieri disseminate contro le rocce dell'arcipelago fueghino ne sono triste e muta testimonianza.

Ha certamente una sua selvaggia bellezza ed esercita un suo fàscino potente, questa terra lontana, signoreggiata dai venti e dai marosi: bella quando si scatena la tempesta e bella quando torna la calma: nei suoi monti gelidi della Cordigliera e nella steppa immensa della pampa. Lo si comprende bene, da quanto ce ne dice e ce ne mostra uno di quei missionari di Don Bosco, che nel loro esilio fueghino hanno voluto fare perdonare, dai pochi indi superstiti, le violenze subìte per opera di bianchi, pirati e avventurieri. Un italiano, anche questo come Monsignor Fagnano, attratto non solo dalla missione di pietà e di amore, ma anche dal fàscino che la regione può destare nelle sue calme e nelle sue tempeste e nella selvaggia grandiosità de' suoi monti. Alla bellezza dell'alta montagna il padre Alberto De Agostini era già iniziato in Italia: chè il suo Biellese è come una porta, maestosa, verso la maestà sublime delle Alpi. E nelle Alpi aveva temprato il corpo, educato il senso del bello, resa la mente curiosa di quanto le forze naturali sanno plasmare e modellare con un'arte grandiosa e insuperabile. E va poi missionario nella Terra del Fuoco, e vi rimane per un decennio, e lì ripete le vie seguite da vecchi viaggiatori, e ne tenta e ne compie di nuove, per mare e per terra, per rocce e per ghiacciai, e chiama, in più volte, a compagni delle sue esplorazioni, guide alpine della Val Tournanche, poi della Val Sesia, ed anche quel geografo, G. B. De Gasperi, che la grande guerra poco più tardi stroncò sugli Altipiani, sicura promessa della scienza nostrana. Ed ora, tornato in patria, nel nativo Piemonte, in vista della bellezza sublime delle nostre Alpi, ma forse con la nostalgia della solitudine primitiva e selvaggia della Cordigliera e della pampa e sopra tutto dei canali fueghini, ce ne ridice e ce ne mostra, col sussidio di una fotografia divenuta veramente arte, la varietà infinita del paesaggio, i ghiacciai, i monti, le pianure, le piccole colonie, le pingui mandrie, la foresta, la fauna, le tempeste spaventose, e le placide calme (1). E ce ne dà anche una carta, della Terra del Fuoco. Una carta, nella quale ricorrono nomi di viaggiatori e di studiosi italiani. Così che vien fissata l'attività esploratrice dimostrata da questo missionario geografo in quegli estremi lembi d'America che si appuntano incontro ai ghiacci dell' Antartide, e col suo contributo originale, sembra quasi conchiudere la narrazione già lasciataci, quattro secoli fa, dal vicentino Pigafetta, compagno a Magellano, il primo scopritore.

GIOTTO DAINELLI.

---

(1) Il racconto che ne fa è tra i più interessanti che conti la letteratura del genere. Le due spedizioni al monte Sarmiento e quella al monte Buckland; la scoperta del fiord dell'Ammiragliato; la traversata della Cordigliera dal Seno dell'Ammiragliato a Ushuaya, la capitale del territorio argentino della Terra del Fuoco e il paesello più australe del continente sud-americano; il tentativo di ascensione al Monte Italia, la tempestosa navigazione al Capo Horn e all'Isola degli Stati, sono descritti con quell'arte insuperabile che è propria di chi ha spirito osservatore, amore della Natura, vivacità di sentimento. Ma coll'arte dello scrittore gareggia trionfalmente quella dell'illustratore. Poche fra le incisioni che adornano i libri di esploratori ci sembra possano uguagliare per la ricchezza e la bellezza delle immagini questo magnifico volume, che fa grande onore alla nostra arte tipografica. Le zincotipie a bianco e nero si alternano con tricromie di finissimo effetto. Tutto quello che l'arte del colorista può dare ci sembra raggiunto in alcuni di tali paesaggi polari. È un volume che avrà largo successo fra le famiglie italiane, così come lo sta ottenendo all'Estero, nelle edizioni che per altri paesi sono state predisposte.

Tutte le illustrazioni di questo articolo furono tolte dal volume di A. M. De Agostini, « I miei viaggi nella Terra del Fuoco », indicato nella nota a pag. 961.

(fotografie di F. Reggiori)

GLI AVANZI DEL FORO ROMANO RECENTEMENTE SCOPERTI A LUXOR

(Vedi in proposito la notizia nella rubrica « Arte » in « Notizie ed Echi » di questo fascicolo).

(fot. Marega, Gorizia)
LOQUA CON LA SUA CHIESUOLA DALL'AGUZZO CAMPANILE CHE DOMINA TUTTO IN GIRO.

LA SELVA DI TERNOVA

Cenni storici.

Un accenno su questo complesso boschivo, sebbene non ne sia fatta espressa menzione, appare per la prima volta in un documento del 28 aprile 1001, col quale l'imperatore Ottone III donava al Patriarca Giovanni di Aquileia, oltre ad altri beni, la metà del castello di Salcano, della villa di Gorizia con tutti i suoi terreni, le foreste ed acque, compresa la caccia e la pesca, i diritti di pascolo e le imposte nel territorio fra l'Isonzo ed il Vipacco, già appartenenti alla Contea di Gorizia, fino alle cime delle Alpi circostanti.

Fra queste foreste veniva così compresa quella di Ternova, che rimaneva sotto il dominio del Patriarca di Aquileia sino nel secolo XVI, epoca nella quale, pur figurando nuovamente come facente parte del Demanio Imperiale, veniva amministrata dai conti di Gradisca e Gorizia, e sottoposta ad un inconsulto sfruttamento da parte dei sudditi, che procedevano a tagli senza regola, a loro pieno arbitrio e senza alcuna corresponsione all'Erario.

Soltanto sotto l'imperatore Massimiliano I, si cominciò a prendere in considerazione l'alto valore di queste foreste, cercando di evitare la loro distruzione. Furono così per le prime volte incaricati i guarda-caccia della loro sorveglianza, vietati ulteriori tagli di piante in alcune foreste come in quelle di *Trussa* (Tribussa?) e del Sabotino, e provveduto alla manutenzione delle fustaie di quercia che coprivano il Carso. A norma anzi di un decreto Imperiale del 1507, i cittadini di Trieste dovevano chiedere l'autorizzazione del Luogotenente per ottenere il legname occorrente per le loro navi, e dovevano tagliarlo nelle foreste di Duino, Reifenberg e Schwarzenegg.

Comunque i funzionari forestali si occuparono più della caccia che delle foreste, e l'era di una amministrazione migliore comincia soltanto nel 1533 con Girolamo da Zara, maestro superiore forestale per Gorizia, l'Istria e il Carso, il quale svolse principalmente la

sua opera benefica per le foreste del Carso e per quelle di Gradisca, da cui, per la loro vicinanza al mare, i Veneziani prendevano il legname da costruzione.

Nel secolo XVI sembra che la foresta di Ternova confinasse ad occidente col Borgo di Salcano (dal quale oggi dista ben 14 km.) e Moncorona (Kronberg), ma le devastazioni e un forte incendio (1540) ne spinsero il confine sempre più verso le cime dei monti.

IL VALLONE DI CHIAPOVANO.

Con i successori di Gerolamo da Zara continuò il saggio sfruttamento di queste foreste, dando luogo ad un fiorente traffico, che tornò poi a languire nel secolo XVII, quando furono nuovamente sopraffatte da usurpazioni di ogni sorta.

Gli Intendenti forestali cercarono con ogni mezzo di porre un argine a questo scempio insensato, ma la lotta ingaggiata in difesa del bosco procurò loro innumerevoli ostilità, specie per il fatto che i sopraffattori, ed in particolare i nobili, erano protetti dalle autorità politiche, tanto che nel 1656 l'Intendente forestale Fornasari veniva ucciso mentre usciva dalla messa.

Per la foresta di Ternova però non vennero mai meno le particolari cure degli organi forestali, tanto che alle Comunità ad essa vicine, non avendo rispettata la condizione della buona manutenzione del bosco, fu tolta la concessione del taglio di legname e del pascolo.

Per effetto di questo divieto che era poi stato esteso al bosco della Panovizza, ambedue le foreste, nel 1679, a detta dell'Esattore generale Giovanni Coronini, si presentavano in condizioni assai soddisfacenti, tanto da poter riprendere il regolare traffico da tempo interrotto.

Dal 1808 al 1813 la foresta di Ternova fu occupata dalle truppe Napoleoniche, le quali procurarono notevoli danni specie alla zona boschiva denominata *Smrecje*, conosciuta per le ottime qualità tecnologiche dei suoi abeti rossi che venivano impiegati per la costruzione di bastimenti e per gli alberi maestri.

Solo al principio del secolo scorso, questa foresta cessava di appartenere alla Contea di Gorizia, venendo definitivamente di proprietà demaniale, e divisa in quattro distretti amministrativi: Ternova, Loqua, Carnizza e Dol.

Nel 1893 furono riunite a due a due le amministrazioni di Loqua-Ternova e Carnizza-Dol e, in tale veste amministrativa, questa importante e superba selva, con la vittoria delle nostre armi, venne ad arricchire, insieme a numerose altre della Venezia Giulia e del Trentino, il nostro patrimonio forestale.

Cenni geologici e caratteristiche morfologiche del suolo.

La selva di Ternova, che rappresenta un complesso boschivo di ben 8917 ha., ricopre col suo manto ubertoso e suggestivo oltre quattro quinti dell'omonimo acrocoro, che si eleva come un ciclopico bastione fra la valle del Frigido e quella dell'Idria, distando con

(fot. Marega, Gorizia)

LOQUA - PARZIALE VEDUTA PANORAMICA.

i suoi contrafforti sud-occidentali 16 km. da Gorizia.

Nella sua maggior parte questo acrocoro è intersecato in più sensi da catene di montagne, elevantisi sul pianoro dai 300 ai 400 m., e solo verso occidente si presenta più pianeggiante, manifestando chiaramente la sua natura prettamente carsica, per le numerose doline dalle più svariate dimensioni che si succedono senza interruzione le une alle altre. Anche all'ombra di secolari fustaie di faggio e di resinose, la roccia calcarea, ovunque affiorante, muove continuo ammonimento a chi presiede all'utilizzazione di queste foreste, consigliando sempre la massima prudenza e circospezione nell'uso della scure, onde evitare che dove oggi impera la bellezza del bosco, torni il desolante squallore della petraia carsica.

Lo strato di natura eminentemente carsica, costituito da calcare triassico e di spessore variabile dai 100 ai 500 metri, poggia sopra uno zoccolo di arenaria mista a tassello, ove si raccolgono e scorrono le acque meteoriche filtranti attraverso il primo strato permeabilissimo, sgorgando poi in sorgenti copiose sui fianchi dell'acrocoro, parte nella valle di Tribussa e della Kanomlizza (affluenti dell'Idria), parte nella valle del Frigido.

E così le forti precipitazioni atmosferiche di questa zona, che superano annualmente i 1600 mm., non dànno luogo su tutto l'altipiano al più piccolo corso d'acqua, determinandone la sua strana morfologia « colle catene irregolari di monti e di colline, intersecate da profonde depressioni di valli senza sfogo, che, colle loro svariate forme ed estensioni, col loro ciglio di roccia portano un po' di varietà all'austera monotonia silenziosa del bosco ».

Numerose sono le cavità carsiche sparse specie nella parte occidentale della foresta. Nell'estate scorsa furono oggetto di esplorazione da parte di un gruppo della Commissione Grotte dell'Alpina delle Giulie, che munito di ogni accessorio indispensabile in simili esplorazioni, riuscì a prendere conoscenza perfetta di ben 31 cavità, fra le quali la maggiore misura 120 m. di profondità.

Caratteristica notevole di questo suolo prettamente carsico, sono pure alcune caverne

ripiene perennemente di ghiaccio che sin dal 1860 fu cercato di utilizzare trasportandolo a Gorizia e Trieste. Fra queste cavità, di facile accesso se ne presenta solo una, poco sopra il paese di *Dol*, e la sua visita è di notevole interesse.

Secondo il Dr. L. Karl Moser (1) pare che queste caverne di ghiaccio siano fra loro associate mediante comunicazione sotterranea, ma a ciò non possiamo dare che il valore di una ipotesi. Circa la loro genesi presenta una certa attendibilità quanto riferisce in merito il Prof. Dott. Amerigo Hofmann, capoufficio della Sezione Assestamento della già Direzione delle foreste Demaniali di Gorizia, in una sua monografia sulla Selva di Ternova, secondo la quale « non sembrerebbe del tutto escluso che si trattasse di residui dell'epoca glaciale che spinse le morene diluviali sino al basso Isonzo: crisi geologica che lasciò le tracce evidenti in tutta la regione alpina: come tali si potrebbero forse considerare le valli profonde di Tribussa e Chiapovano ».

(*fot. Avanzini, Gorizia*)

LAZNA - CARATTERISTICHE E POVERE CASUPOLE DI MONTANARI.

Caratteri, sfruttamento e importanza economica della foresta.

La foresta sorge ad un'altezza media di 1000-1100 metri sul livello del mare, non oltrepassando i 1500, nè scendendo al disotto di 800. La sua superficie è, come abbiamo già detto, di 8917 ha, dei quali: 8165 occupati propriamente da bosco, 154 da prati, pascoli e colture e 598 da terreni improduttivi.

(1) Dr. K. Moser - *Der Karst und seine Höhlen* - Trieste 1899.

La specie legnosa dominante è il faggio (65-67 %) a cui segue l'abete bianco (25 %) l'abete rosso (8 %), il pino nero, spontaneo nelle pareti rocciose della valle di Tribussa, ma generalmente come specie transitoria nelle zone di difficile rimboschimento, e qualche larice. Si trovano pure miseri esemplari di pino mugo, più o meno striscianti al suolo, nelle zone rocciose, impervie, più esposte ai rigori dell'inverno e della bora e nel fondo di numerose doline.

Queste specie legnose concorrono nella formazione della foresta generalmente in mescolanza fra loro, dando luogo ad un bosco misto tipicamente costituito da abete bianco e faggio: quest'ultimo, che si trova nel suo « optimum », gareggia nel portamento col primo in modo superbo, riuscendo ad avvicinarsi notevolmente ad esso con i suoi fusti slanciati e cilindrici quasi per tutta la loro lunghezza privi di nodi, che producono ottimo legname da opera, ricercatissimo e ben pagato.

La massa legnosa che annualmente viene utilizzata ammonta alla notevole cifra di oltre 40.000 m. cubi, da distinguersi in legname da opera di faggio e di abete, ed in legname da ardere. Il legname da opera in grande media rappresenta il 55 % della massa totale, ed in bosco subisce un primo allestimento nei seguenti pochi assortimenti: in toppi da sega, tanto il faggio che l'abete e in antenne e travamenta solo quest'ultimo.

Dalla segagione in tavolame di questi toppi da sega, traggono lavoro e vita numerose segherie della valle superiore del Vipacco, di Salcano e di Gorizia; nell'abbattimento in bosco di questo materiale legnoso, nella sua prima sgrossatura in assortimenti greggi, e nel suo trasporto dal bosco ai luoghi di lavorazione e di deposito, trovano fonte di guadagno le popolazioni dei paesi di Dol, Lasna, Loqua, Tedeschi (Nemci), Carbonari (Voglari) (ove la maggior parte della popolazione è specializzata nella produzione del carbone), Rjavci e Ternova, sparsi sull'altipiano con le loro caratteristiche casupole dai tetti acuminati coperti di stoppie e di scandole.

Le utilizzazioni di questa foresta, come del resto di tutte quelle della Venezia Giulia già

LA REGIONE DELLA SELVA DI TERNOVA.

facenti parte dell'ex Demanio Austriaco, sono regolate da piani economici che per ogni distretto Amministrativo stabiliscono, decennio per decennio, come devesi procedere nell'esecuzione dei tagli, la specie del taglio, la massa da utilizzarsi, il luogo dove devesi eseguire l'utilizzazione, le operazioni colturali ecc. pur lasciando, nell'applicazione, una certa libertà all'Amministratore. Ovvia, è l'importanza di questi piani economici (1) che danno all'utilizzazione un'unica direttiva costante per l'immutabilità del fine alla quale essa è uniformata, e che consiste nel tendere al raggiungimento, più o meno prossimo, di un tipo di bosco che si presenti sotto ogni aspetto, sia per quella stazione che per quelle determinate specie legnose, nelle condizioni migliori.

La specie di taglio generalmente usata è quella del taglio *successivo,* consistente nell'eseguire l'utilizzazione in un periodo di tempo che permetta la rinnovazione naturale del bosco. Solo in singoli casi viene eseguito su piccole superfici il taglio raso e, quello saltuario, nelle zone aventi più che altro funzioni protettive. Sebbene anche col taglio successivo non sempre si ottenga, per la brevità del periodo di rinnovazione, una completa rinnovazione naturale, e si debba di consueto ricorrere a risarcimenti con postime allevato in foresta, nondimeno il mantenimento di questa specie di taglio trova la sua ragione di essere nel fatto che per la natura carsica del suolo, superficiale e scarsamente provvisto di humus, l'adozione del taglio raso su grandi superfici, porterebbe in modo certo alla degradazione del suolo stesso, e, quindi, col tempo, lo squallore dove da secoli impera la maestosità di queste fustaie.

(1) Fortunatamente questa importanza va a poco a poco vincendo anche negli ambienti forestali delle vecchie provincie quella diffidenza della quale fino ad ieri veniva circondata, e già da due anni la Direzione Generale delle Foreste ha affidato al comm. prof. Giuseppe di Tella dell'Istituto Superiore Forestale di Firenze, l'onorifico incarico della compilazione di un Piano Economico della foresta Demaniale di Vallombrosa, già a buon punto, e per il quale lo scrivente ebbe il piacere di prestare la sua modesta opera nella campagna del 1922.

La Selva di Ternova meta di turismo.

Notevole è pure l'importanza turistica di questa foresta che offre al visitatore una rete stupenda di strade, molte delle quali percorribili in automobile (1), e di ottimi sen-

(1) Sino al 1500 la foresta fu quasi inaccessibile per la mancanza assoluta di strade; da questa epoca al 1757 non esistevano che mulattiere; dal 1789 in poi, per rendere possibile un razionale sfruttamento delle ingenti masse legnose accumulate dai secoli, fu posto mano alla costruzione di strade che oggi raggiungono il notevole sviluppo di oltre 120 km. quelle di 1° ordine, e di oltre 120 quelle di 2° in modo che ormai ogni più recondita zona di bosco ha possibilità di esbosco.

(*fot. Avanzini, Gorizia*)
NELLA FORESTA DI TERNOVA: EFFETTI DI NEVE.

tieri dei quali i più importanti dal lato turistico sono stati contrassegnati con colore su piante c su sassi facilmente visibili, dalla Sezione del Club Alpino di Gorizia.

La facilità di accesso alle cime principali dell'acrocoro, dalle quali in compenso possono godersi stupendi panorami quali quelli di tutta la ridente vallata del Vipacco, del Carso e della pianura friulana da Udine sino alle lagune di Grado, della cerchia meravigliosa di tutte le Alpi Giulie e, in giornate di aria limpida del superbo scenario che alla sinistra del gruppo del M. Canin stendono le Alpi Carniche e le Alpi Cadorine, richiama, specie nel periodo primaverile ed in quello estivo, numerose e rumorose comitive di turisti di ambo i sessi, che per il godimento di queste visioni stupende, non esitano ad affrontare 10 o 12 ore di marcia, non tutta resa men dura, dalla benefica ombra ristoratrice della foresta.

Fra le località più frequentate dai turisti meritano di essere notate le seguenti:

M. Cucel, che con la sua cima signoreggia la media e bassa valle del Vipacco stendentesi ai suoi piedi. L'abbondante vegetazione di stelle alpine, richiama per la loro raccolta i visitatori specie nei mesi di luglio e di agosto, nei quali avviene la loro fioritura.

Il *Gran Ciglione* (Veliki Rob), m. 1237, dal quale si gode l'incantevole panorama della valle inferiore del Vipacco, del Goriziano, del carso Triestino e del mare sin oltre le lagune di Grado.

L'escursione a queste due cime è resa anche più confortevole dalla vicina casa forestale di *Selouz*, in ottima posizione, ove è possibile trovare sempre qualche cosa da mangiare, e, se preannunciati, anche ottime colazioni.

Il *M. Frigido* (Merzavec), m. 1406, costituente la cima più alta di una catena che attraversa l'acrocoro nella direzione estovest, dal quale l'occhio può godersi il superbo panorama che dal golfo di Trieste, per la piana friulana, giunge sino alla cerchia delle Alpi Giulie e dei suoi contrafforti. Da esso inoltre possono ammirarsi, in una stupenda visione d'insieme, monti e luoghi ormai sacri alla storia per il sangue su loro versato, e che ancora mostrano sulle groppe nude i segni delle cento battaglie che su di essi infuriarono inaudite e senza tregua: il S. Gabriele, il Sabotino, il M. Santo, il Kuk, il Vodice, l'altipiano della Bainsizza, l'imponente M. Nero (Krn), il M. Rosso, il M. Sleme, il M. Merzli, il Vodil ecc. ecc. che appaiono in una successione varia di luce e di colori, quali eterni testimoni del sacrificio, del valore e dell'ardire di nostra stirpe.

Il *Picco di Mezzodì* (Poldanovez) e il *Belvedere della Tribussa* (Zeleni Rob o Costa Verde), al confine nord-est dell'acrocoro, che sorgono come ardite vedette sull'orrido delle pareti di Tribussa, strapiombando sulla valle omonima che racchiude in anguste sponde l'omonimo torrente dalle limpide acque color dell'opale e ricchissime di trote.

Ottimi e facilissimi sentieri sempre nascosti all'ombra e fra il verde di vetuste piante di faggio e di abete, conducono a queste cime, ove il netto taglio verticale che rompe le modeste ondulazioni dell'altipiano, fa apparire di botto all'occhio del visitatore, come da un ciclopico terrazzo, la magnificenza dell'orrido e del panorama che oltre la valle di Tribussa si stende sulla parte sud-occi-

(fot. Avanzini, Gorizia)

LAZNA - M. STADOR (m. 1030).

dentale della foresta d'Idria, trovando superba cornice nel tratto orientale della Catena rocciosa delle Alpi Giulie e nel massiccio del Tricorno (m. 2863) che degnamente segna uno dei punti più orientali del nuovo confine della nostra patria.

Il *M. Calvo* (M. Golaki) m. 1495 rappresenta la vetta più alta di tutto l'acrocoro, e sopraeleva la sua groppa da un lungo e sinuoso crinale che segna il limite nord-est dell'acrocoro stesso.

Dalla sua vetta, non del tutto calva come il suo nome farebbe supporre, ma ricoperta a chiazze dal pino mugo strisciante e da cespugli di faggio martoriato dall'impeto dei venti e dal morso delle mandrie di bovini, che ivi sostano alla pastura nel periodo estivo, ci è dato di dominare quasi completamente tutta la immensa selva in un succedersi ininterrotto di ondulazioni, tinte con i più svariati toni di verde a seconda delle essenze che le rivestono, e degradanti verso il ciglio meridionale dell'altipiano, oltre il quale la pianura friulana, il Carso triestino e il golfo omonimo, danno al quadro uno sfondo di una morbidezza incantevole.

Volgendo lo sguardo dalla parte opposta del crinale, si ripete in modo più ampio e suggestivo la visione descritta per lo Zeleni Rob e per il Poldanovez. La foresta Demaniale di Idria, simile per suolo e per specie legnose a quella di Ternova, ha su questo tratto la sua continuazione con quest'ultima, con la quale forma un unico complesso boschivo di oltre 17.000 ha. di superficie.

Ci è dato così di abbracciare in un solo sguardo, oltre la multiforme bellezza di un grandioso panorama, una fra le più importanti e redditizie foreste che la guerra abbia portato ad arricchire il nostro patrimonio boschivo.

Oltre queste mete turisticamente più note, altre ve ne sono che offrono notevole interesse per alcune curiosità naturali che permettono di fare osservare.

Fra queste accennerò a quella della Smrekova Draga (Valle dell'abete rosso) che è forse la più interessante seppure non la più nota, ove una immensa dolina, di forma ellittica con i rispettivi diametri di circa 1800 e 800 m. e una profondità di 260 m., presenta la curiosità dell'inversione delle zone fitologiche.

Mentre infatti in ordine naturale, e in via generica, con l'aumentare dell'altitudine al faggio succedono le resinose, e fra queste il pino mugo segna il limite della vegetazione arborea, in questa immensa dolina, si nota quanto appresso:

(fot. Marega, Gorizia)

SELVA DI TERNOVA - UNA DELLE TANTE VISIONI PIENE DI POESIA.

dal fondo di questa dolina attraverso le fessure della roccia, soffia di continuo una freddissima corrente di aria che farebbe supporre l'esistenza di un ghiacciaio sotterraneo.

Questo fenomeno di inversione delle zone fitologiche si riscontra, sebbene in modo meno completo, anche in altre doline, e merita di essere osservato e studiato.

Altra meta frequentatissima è quella al «*Re della foresta*», magnifico e non comune esemplare di Abete bianco di dimensioni addirittura colossali. La sua visita è facilissima e di minima perdita di tempo anche per chi eventualmente percorresse la strada che da Ternova conduce a Loqua, trovandosi, questo colosso, a poco più di 300 metri dalla strada principale, di fronte alla Casa Forestale di *Nemci*.

Misura un'altezza di metri 46 ed una circonferenza, a m. 1.30 dal suolo, di m. 5.70, corrispondendo quindi ad una massa cubica di ben 60 m³ circa.

Purtroppo per evitare che il completo isolamento della pianta ne compromettesse la stabilità esponendola eccessivamente alla forza dei venti, le è stato mantenuto intorno un boschetto di altri abeti, che, pur notevolmente minori nelle loro dimensioni, ostacolano la intera e maestosa visione di questo superbo esemplare.

Ai bordi, come specie prevalente di tutto l'altipiano, troviamo il faggio puro o in mescolanza con singoli abeti bianchi; scendendo verso il fondo aumenta la percentuale di abete bianco, diminuisce quella del faggio, e si associa l'abete rosso tipico dell'alta montagna, e cioè col fusto ramoso e fusolato; sulle rocce più basse è puro bosco di abete rosso, misto tutto al più con qualche latifoglia di alta montagna in sotto bosco (Sorbus aucuparia); il fondo della dolina è rivestito da un denso mantello di pino mugo strisciante e sulle rocce scoscese da Rhododendron.

Caratteristica pure degna di nota, è che

⁂

Anche gli sports invernali trovano in mezzo a questa foresta buone condizioni per essere esercitati. Le dolci ondulazioni prative di Loqua e di Lazna, che per parecchi mesi nell'inverno sono rese ancora più dolci nelle loro linee da un buon strato di neve, offrono buoni campi per sciare e per

godere l'emozioni di una corsa in slitta.

Queste condizioni son ben note ai numerosi amatori di sports invernali del Goriziano e Triestino, ed ogni giorno di festa, per tutto il lungo periodo invernale, non mancano le numerose comitive di sciatori e sciatrici che vengono a godersi una giornata di sano esercizio fisico, rompendo con la loro rumorosa giovinezza, piena di vigore e di vita, il profondo silenzio della foresta che il bianco abito invernale rende ancora più austera.

⁂

Ottima guida per qualunque escursione sull'altipiano, affiliata alla sezione del Club Alpino di Gorizia, è il noto *Paglovec* di Loqua, caratteristica figura di montanaro, conoscitore perfetto di ogni più recondito angolo della foresta, di ingegno versatile che alle funzioni di guida aggiunge i mestieri di sarto, barbitonsore, fabbricatore di mestoli e cucchiai in legno per uso di cucina, materassaio, scalpellino e, a tempo avanzato, quello di provetto suonatore di tromba.

(*fot. Marega, Gorizia*)
SELVA DI TERNOVALE - FRA SUPERBE FAGGETE COSTITUITE DA ELEMENTI CHE PER LA DRITTEZZA E CILINDRITÀ DEI LORO FUSTI PRIVI DI RAMI PER QUASI TUTTA LA LORO LUNGHEZZA, GAREGGIANO IN MODO MIRABILE COL PORTAMENTO DELLE PIÙ SLANCIATE RESINOSE.

La Selva di Ternova come stazione climatica.

L'importanza di questa selva come stazione climatica è andata notevolmente aumentando specie nel dopo-guerra, e forse, la non ultima ragione di ciò, va ricercata nel fatto che il nuovo confine ha tagliato fuori molte località, che prima della guerra erano frequentatissime da Goriziani e Triestini durante il periodo estivo.

Il pittoresco paese di Loqua (alt. s. m. 940 m.), con le sue casupole sparse in un isolotto di verdi prati circondati ovunque dalla foresta, e con la sua chiesuola dall'aguzzo campanile che domina tutto in giro dall'altura sulla quale con ottimo gusto estetico fu costruita, rappresenta il centro maggiore di affluenza dei villeggianti, lieti di trovare qui un ristoro nella mitezza del clima, nella salubrità dell'aria e nella quiete profonda delle superbe fustaie che a pochi passi dalle case volgono loro continuo e irresistibile invito.

All'incremento notevole del numero dei villeggianti, non ha però purtroppo tenuto dietro di pari passo quello delle condizioni alberghiere (mi si permetta l'uso di questa parola anche se veri e propri alberghi non

ne esistono) che sono ancora in uno stato veramente primitivo.

Nella località infatti non si trovano che 3 trattorie, le quali, nonostante che i proprietari con i guadagni di ogni estate costruiscano qualche corpo di fabbricato nuovo o trasformino alla meno peggio ambienti prima adibiti ad altro uso in camere da letto e sale da pranzo, non potranno mai rispondere in modo adeguato nè allo scopo nè all'esigenze del numero dei frequentatori.

(fot. Crivellari, Loqua)
SELVA DI TERNOVA - PREDMEJA - SEDE DELL'AMMINISTRAZIONE DEL DISTRETTO FORESTALE DI DOL - CARNIZZA.

La maggioranza dei villeggianti poi, se fa con queste trattorie convenienti accordi per il vitto, l'alloggio deve cercarselo presso le famiglie dei montanari, e se alcune di queste offrono locali decenti e comodi, molte altre non possono che richiedere dall'ospite uno spirito non comune di adattamento, possibile forse per il solo fatto che l'uso di questi locali è limitato alle brevi ore della notte, alle quali stanno di fronte intere e lunghe giornate di vita in mezzo al sorriso e alla bellezza della montagna.

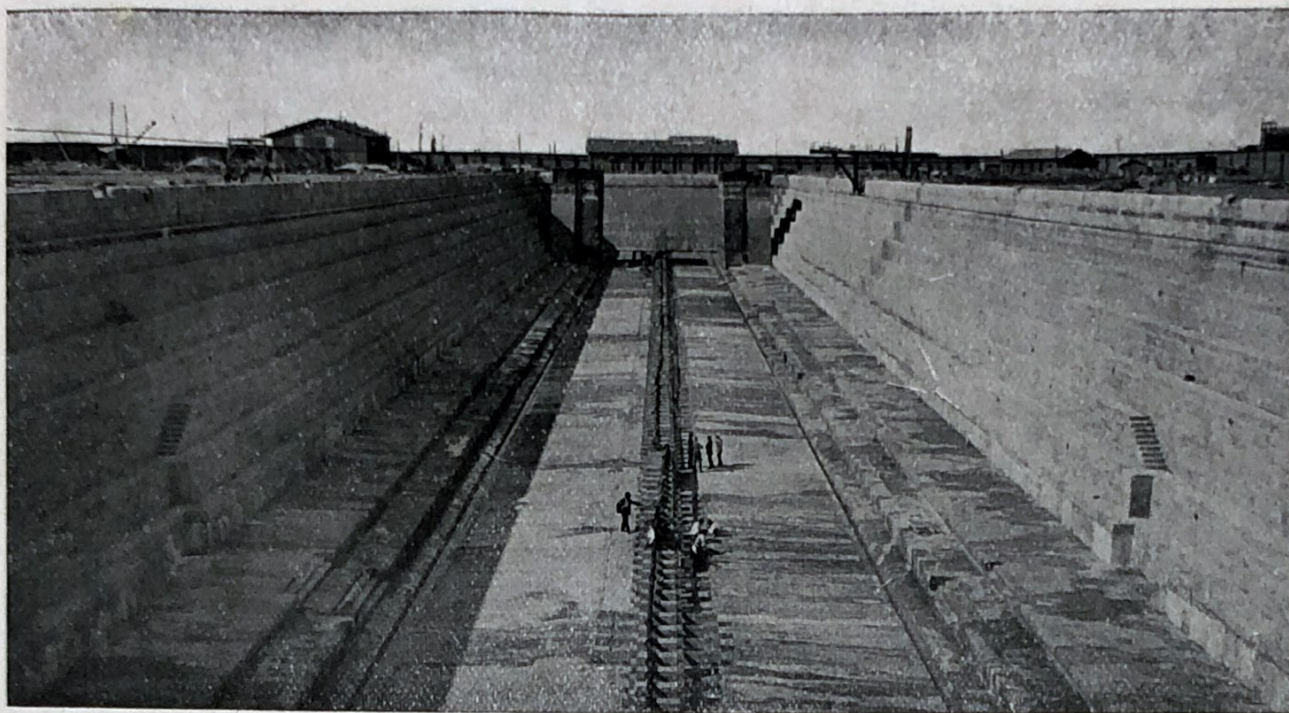
Aggiungasi che in questi casi, il paziente villeggiante deve quasi sempre portarsi i mobili e le suppellettili indispensabili, non avendo generalmente queste famiglie affittanti che quanto a loro è addirittura indispensabile.

(fot. Crivellari, Loqua)
SELVA DI TERNOVA - LOQUA - SEDE DELL'AMMINISTRAZIONE DEL DISTRETTO FORESTALE DI LOQUA - TERNOVA.

Da questi brevi cenni emerge chiaramente, come in questo ridente paese vi sia la necessità di porre mano ad una sapiente e organica industria alberghiera, alla quale la fama già acquistata del luogo nel Goriziano e nel Triestino, dà assicurazione di pieno successo.

Durante il periodo estivo l'autobus che normalmente fa servizio giornaliero fra Gorizia e Chiapovano, prolunga il percorso fino a Loqua ogni volta che un certo numero di passeggieri lo richieda; ma anche questo servizio potrà essere organizzato in modo più comodo e più perfetto, non appena che la costruzione di qualche albergo, sia pure modesto, renda possibile la permanenza in Loqua di un numero ancora maggiore di villeggianti.

Sembra che questa iniziativa voglia prenderla una nota Società Goriziana, costituita da giovani e intraprendenti energie, ed è da augurarsi che ciò realmente si avveri per la valorizzazione sempre maggiore di questi luoghi, che la vittoria delle nostre armi ha portato entro i sicuri confini che alla nostra patria segnò la natura.

Dott. DINO CRIVELLARI
Ispettore forestale.

UNO DEI GRANDI BACINI DI CARENAGGIO DI UN NOSTRO ARSENALE.
Esso è, nel momento in cui fu ritratta la fotografia, all'*asciutto*. Si vedono benissimo sul fondo del bacino le *taccate*, che sono traverse in legno od in ghisa dove viene a posarsi la chiglia della nave; gruppi di operai lavorano a disporre e adattare le taccate per l'imminente entrata di un bastimento.
Gli ampi gradini delle fiancate del bacino che si scorgono chiaramente nella fotografia, servono per fissare i puntelli che debbono sostenere la nave, quando è a secco.

COME SI COSTRUISCE UNA NAVE DA GUERRA

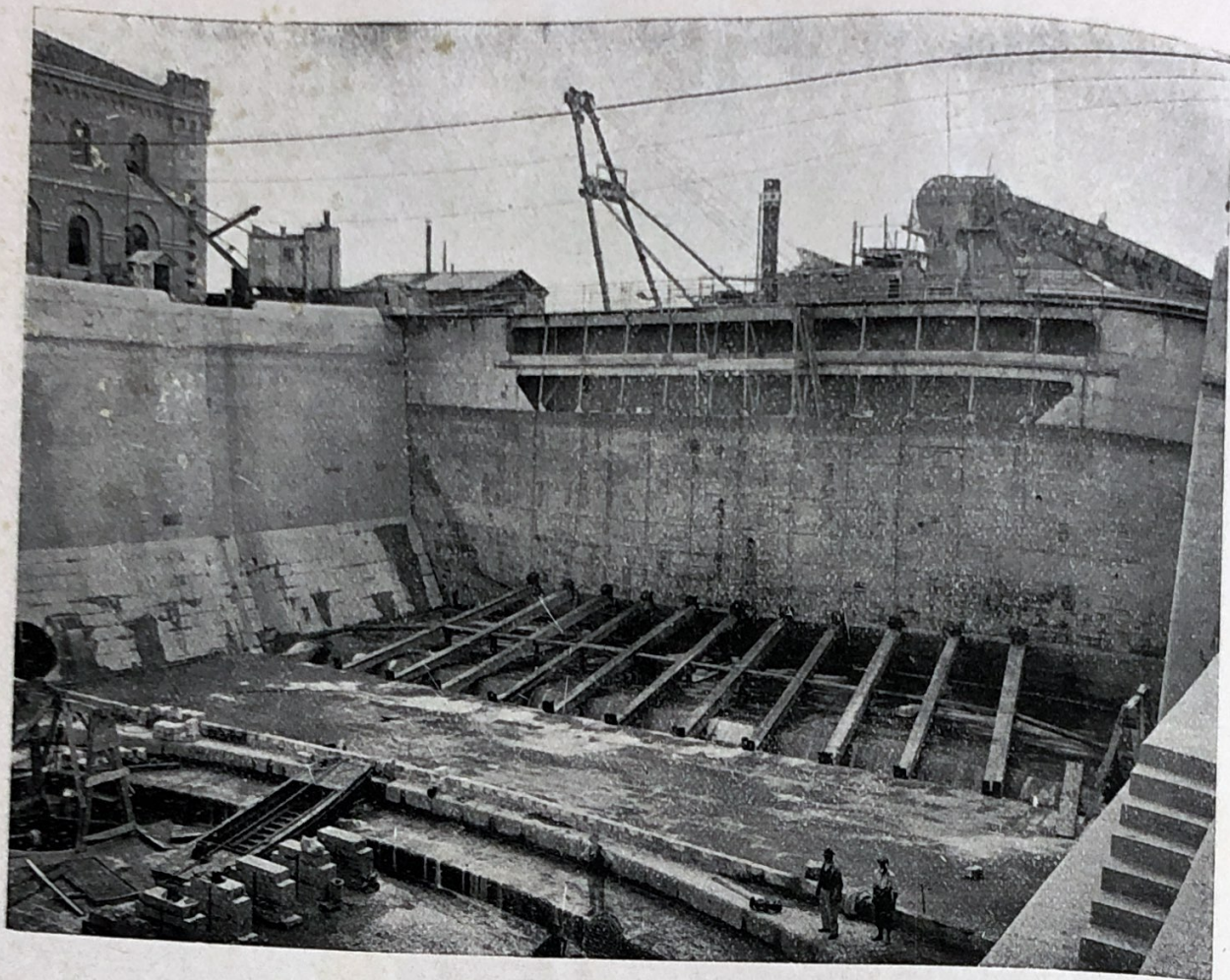
Tutti sanno che all'insieme delle parti, che costituiscono l'involucro della nave, si dà il nome di *scafo*. Non si deve però credere che lo scafo possa indifferentemente avere una forma od un'altra qualsiasi; la scelta di essa è il risultato dell'esperienza, che gradatamente ha condotto alla conoscenza delle forme di scafo che meglio rispondono alle varie esigenze della navigazione.

È certo che una nave potrebbe galleggiare, anche se la sua superficie esterna avesse una forma geometrica; basta pensare che una cassa, che ha la forma parallelepipeda, può galleggiare benissimo, ma, allo scopo di conferire alla nave una certa velocità, la forma della sua superficie esterna va razionalmente scelta. E non la velocità soltanto, ma altre qualità importantissime debbono tenersi in considerazione nella ricerca delle forme migliori da darsi allo scafo: quelle, per esempio, riguardanti la solidità di esso, la stabilità, la facilità di evoluzione (vale a dire, la possibilità di girarsi in uno spazio di mare relativamente ristretto), e alcune esigenze marinaresche, che rendono necessario un certo sviluppo delle strutture al di sopra del pelo dell'acqua.

Per le navi da guerra poi influiscono sulla forma dello scafo anche le caratteristiche offensive e difensive, che dipendono, come tutti sanno, dalla sistemazione delle artiglierie e dei tubi di lancio e dalla disposizione delle corazze.

Nello stabilire la forma esterna dello scafo si cerca di conciliare tutte queste qualità nel miglior modo possibile, facendo prevalere in giusta misura le une o le altre, a seconda dello scopo a cui la nave è destinata.

E qui si rivelano le grandi difficoltà che debbono essere superate dai nostri ingegneri navali negli studi dei progetti delle navi, studi e calcoli che variano necessariamente da caso a caso.

Poco più sopra ho detto che gli scafi non hanno forma geometrica, ma per essere più esatto, avrei dovuto dire che un carattere geometrico le navi lo hanno effettivamente, ed è quello di una perfetta simmetria rispetto ad un *piano verticale longitudinale*. Ri-

L' ESTREMITÀ DEL BACINO VERSO IL MARE - IL BATTELLO-PORTA.

Altra veduta del bacino di carenaggio di un grande arsenale militare. Nella fotografia si vede l'estremità del ba-
cino dal lato del mare, e si scorge in tutti i suoi dettagli il battello-porta. Quest'ultimo non è altro se non un cas-
sone stagno mobile, galleggiante, che impostato entro appositi incastri della camera d'entrata del bacino ed affon-
dato prima del vuotamento del bacino stesso, viene a costituire una chiusura stagna dell' ingresso. La chiglia
ed il fianco sono rivestiti di fasciame, ed il perimetro che appoggia contro gli incastri è munito di paglietto
elastico. Al di sopra del battello-porta vi è una passerella per le comunicazioni tra le sponde opposte, ed il ma-
neggio delle valvole degli scompartimenti stagni e delle saracinesche per l'entrata dell'acqua in bacino. Nella foto-
grafia si vede un marinaio sulla passerella.
Per sistemare la porta, dopo averla disposta coi lati in corrispondenza degli alloggi dell'entrata, si aprono le val-
vole in comunicazione colle casse di affondamento; per rimetterla a galla si ha un opportuno dispositivo per lo
scarico delle acque.

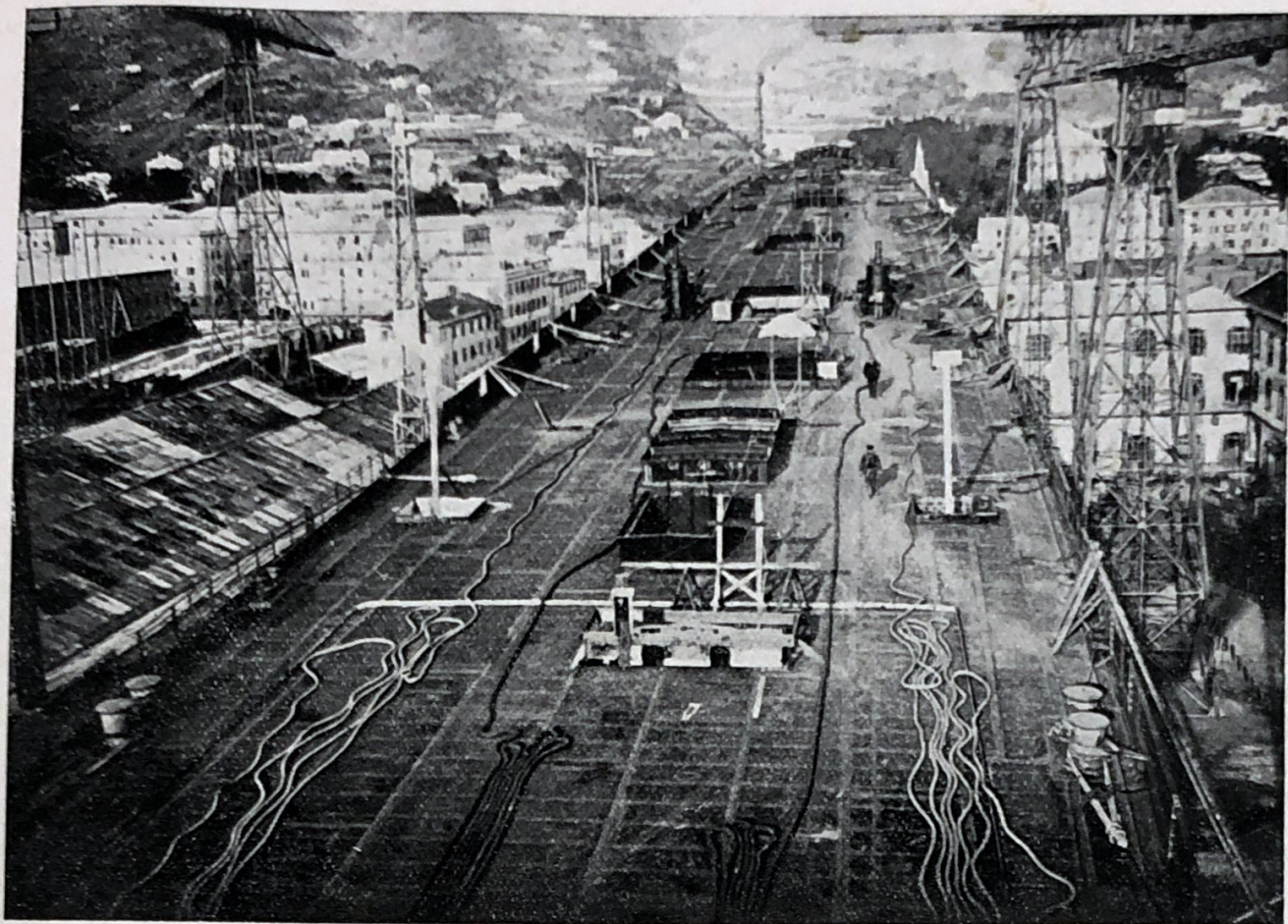
spetto a questo piano viene distinto un lato *dritto* ed uno *sinistro* della nave, da un osservatore che si ponga nel bel mezzo di essa e guardi in avanti nel verso in cui la nave si muove.

Le estremità del bastimento sono piuttosto assottigliate od *affinate* (come si dice in termine marinaresco), e ciò allo scopo di diminuire la resistenza che l'acqua frappone al moto della nave.

La *prora*, o *prua*, è la parte anteriore del bastimento, quella che prima fende l'acqua ed ha forma di cuneo; la parte posteriore è invece detta *poppa* ed ha tale forma, sia per far scorrere bene l'acqua, senza dar luogo a vortici che disturberebbero il movimento della nave, sia per permettere un'azione perfetta delle eliche propulsatrici e del timone.

La superficie esterna della nave taglia la superficie dell'acqua allo stato tranquillo secondo una linea che si chiama *linea di galleggiamento*. Tutta la parte del bastimento, che rimane al di sotto di questa linea, cioè che è sempre immersa, si chiama *carena* od anche *opera viva*.

E tale ultima denominazione è dovuta al fatto che la parte immersa della nave può proprio considerarsi la parte *viva, vitale*, giacchè essa collo spostare col suo volume un eguale volume d'acqua marina, dà luogo alla spinta, per cui tutta la nave sta a galla.

La parte del bastimento invece, che sta al di sopra della *linea di galleggiamento*, si chiama per contrapposto *opera morta*; essa

UNO DEI PIÙ GRANDI PIROSCAFI ITALIANI IN COSTRUZIONE: IL «DUILIO», CHE ORA HA DA TEMPO INIZIATO I SUOI VIAGGI REGOLARI COLL'AMERICA.

Si vedono benissimo sul ponte di coperta i numerosi boccaporti ed osteriggi, nonchè alcune *bitte*, dove si possono assicurare i grossi cavi di canapa o di acciaio che servono per ormeggiare la nave; sulla destra della figura, in primo piano, si vede una di tali *bitte* dov'è passata la *cravatta* di un cavo d'acciaio. Altri cavi di canapa sono sparsi in coperta.

è compresa lateralmente tra due superficie, che sono sul prolungamento della superficie della carena e che diconsi *murate*.

L'*opera morta* col suo lugubre nome, che tanto contrasta con quello dato alla parte immersa, può far credere ch'essa sia una parte inutile della nave; invece a lei spettano uffici della massima importanza. Anzitutto la opera morta dà luogo ad una *riserva di spinta*, cioè permette alla nave di continuare a galleggiare, anche quando nuovi pesi vengono installati a bordo; di più porta alla voluta altezza il *ponte di coperta* o *ponte scoperto* (che è uno dei ponti principali della nave, continuo da poppa a prora, e trae il suo nome dall'essere per gran parte all'aperto) e tutte le sistemazioni, che esso sostiene, come gli alberi, le imbarcazioni, le ancore, ecc. L'*opera morta* permette inoltre di aumentare le capacità interne disponibili e fornisce locali aereati sotto coperta per l'equipaggio.

Le varie figure, che accompagnano questo articolo, si riferiscono alle più moderne navi da battaglia che abbia la nostra Marina, e spero che col loro aiuto i lettori, anche se profani di cose marinare, potranno rendersi facilmente conto delle varie fasi di costruzione di un bastimento.

Alcune ci rappresentano lo stato dei lavori in vari periodi, dall'impostazione al varo, e possiamo in esse vedere subito, come uno scafo di nave sia costituito da pezzi che corrono longitudinalmente, cioè nel senso della lunghezza, come per esempio la *chiglia*, e dànno alla nave la resistenza nel senso longitudinale, e da pezzi che si sviluppano nel senso trasversale, come per esempio le *ossature*.

La chiglia è il primo pezzo che s'imposta sullo scalo, allorchè s'inizia la costruzione della nave; è un pezzo longitudinale, che corre nella parte più bassa del bastimento da poppa a prora; da essa partono ad interval-

IL PONTE DI COPERTA DI UNA NAVE IN COSTRUZIONE.
Si vede chiaramente che una parte del ponte è ancor priva delle lamiere. Si vedono benissimo i *bagli* (che, come abbiamo detto, sono le ossature del ponte). Un operaio si appoggia colle mani ad un baglio; l'altro operaio, di cui si vede la testa, lavora col trapano intorno al baglio stesso.

li eguali le *ossature trasversali* od *ordinate*, che sono destinate a dare appoggio al *fasciame esterno*, che non è altro se non l'involucro esterno impermeabile dello scafo, ed è costituito da tante lamiere opportunamente unite le une alle altre e disposte in tanti ordini o file.

Le *ossature* o *ordinate* si chiamano anche comunemente *costole*, per l'analogia che esse presentano colle costole di un animale gigantesco.

In conclusione, una nave nella sua espressione più semplice noi ce la dobbiamo immaginare come costituita da un lungo trave che corre da poppa a prora, dal quale partono tante *costole* ad intervalli eguali; rivestiamo tutte queste costole di lamiere coi lembi opportunamente sovrapposti, e colle unioni delle lamiere accuratamente *calafatate* per assicurare allo scafo l'impermeabilità, ed avremo così formato l'involucro esterno della nave.

Per coloro che non conoscessero, in che consista l'operazione del *calafataggio*, dirò che, mentre sulle navi in legno essa viene compiuta mediante l'introduzione e la compressione di fili di stoppa tra pezzo e pezzo di tavola e l'applicazione al di sopra dell'ultimo filo di stoppa di una miscela fusa di pece e catrame, sulle navi in ferro invece il *calafataggio* si riduce a serrare fortemente tra di loro le parti di metallo, che, già accostate per mezzo dell'operazione della *ribaditura*, hanno bisogno di questo maggior serraggio per impedire infiltrazioni di acqua.

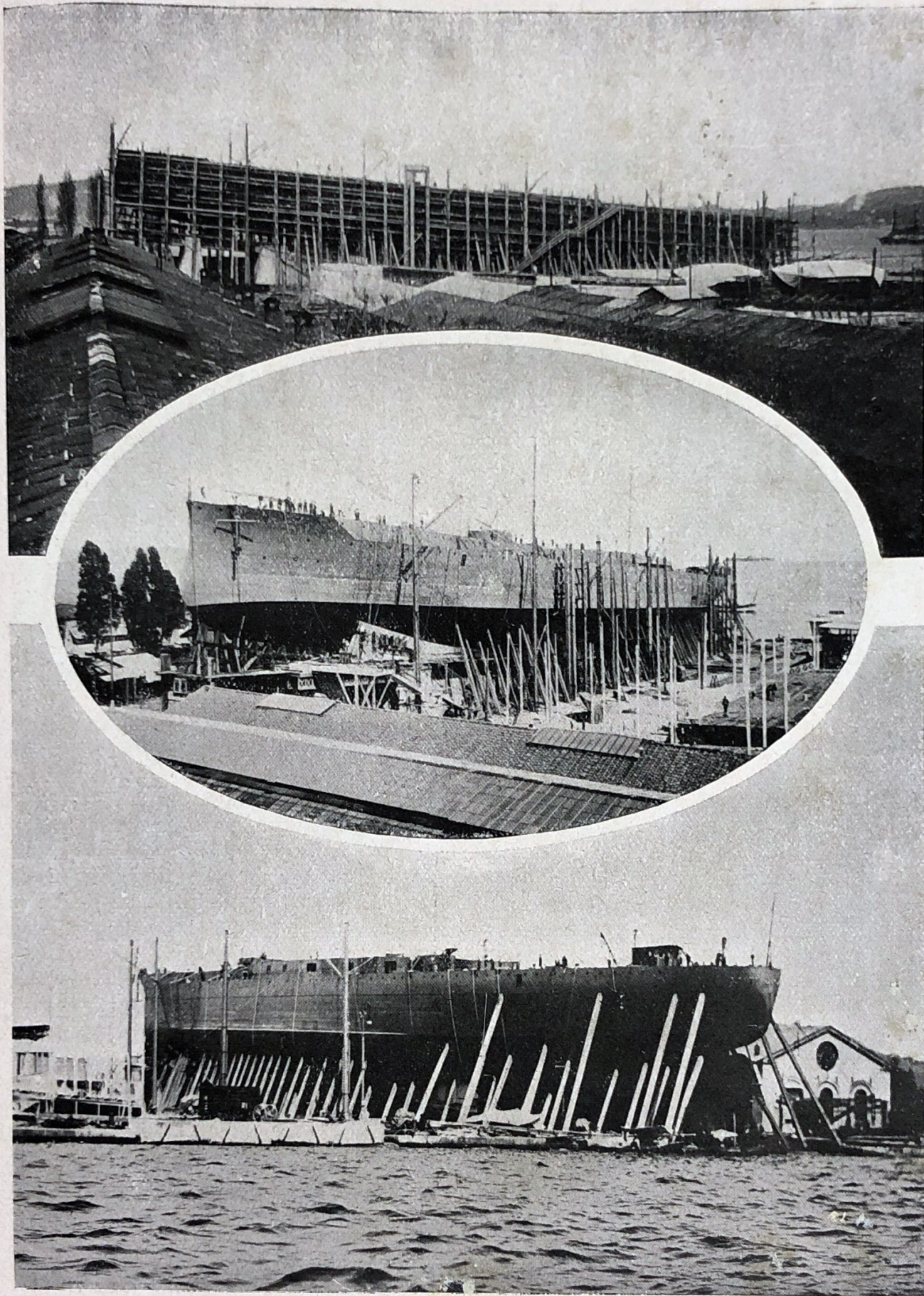
Per suddividere lo interno della nave nel senso dell'altezza vi sono i *ponti*, che, come le *murate* della nave, sono anch'essi costituiti di ossature rivestite di *fasciame*. Le ossature sono disposte trasversalmente, sono pressochè orizzontali, e prendono il nome di *bagli*; il fasciame è costituito di tante lamiere, anch'esse accuratamente calafatate.

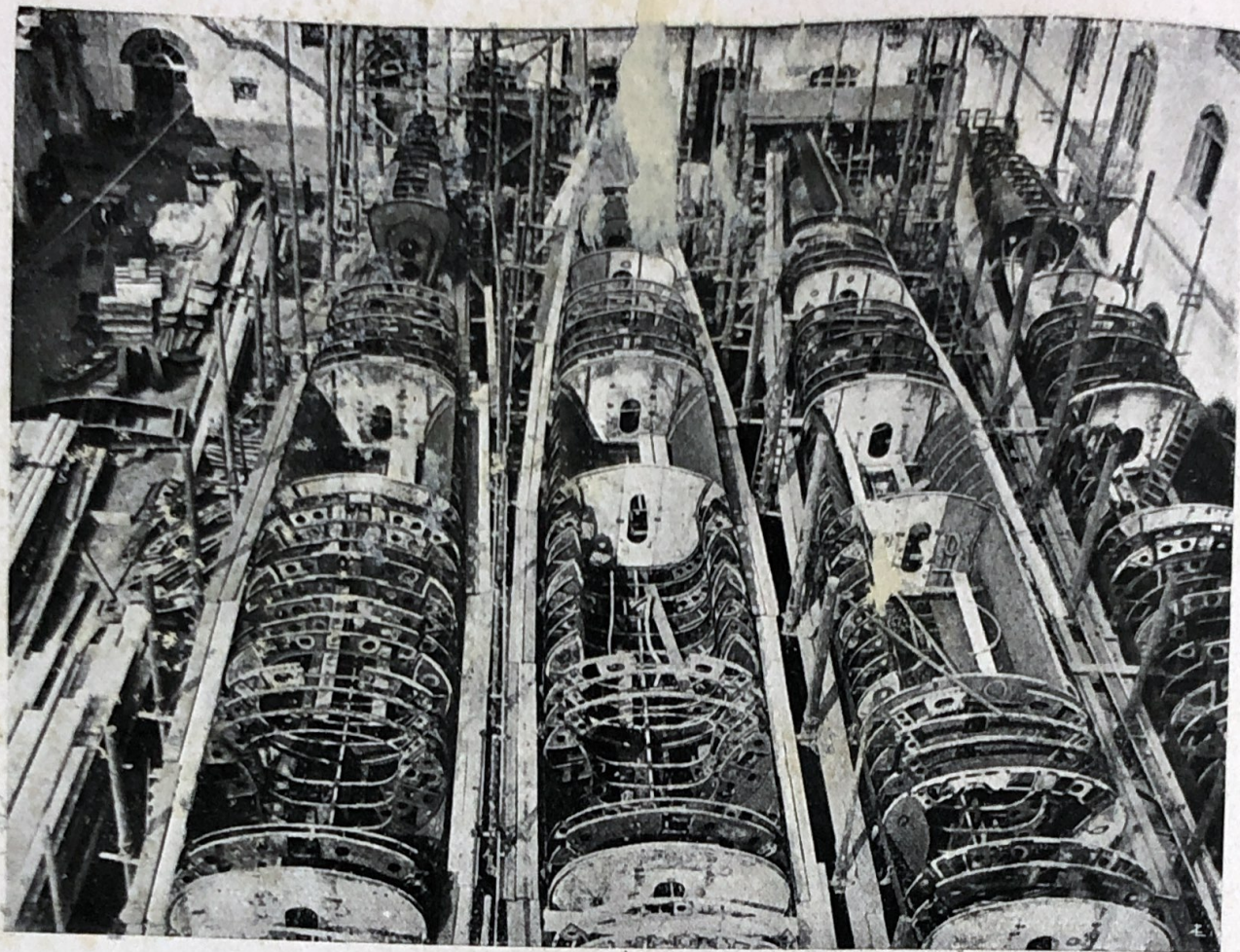
I ponti possono essere parecchi ed hanno varie denominazioni, alcune delle quali ricordano ancora le antiche tradizioni della marina velica.

Ponte di coperta o *ponte scoperto* è, come ho già detto più sopra, il ponte principale della nave. Sulle antiche navi da guerra in legno si avevano al di sotto della coperta, una, due o tre batterie per le artiglierie, ed i ponti prendevano il nome della rispettiva batteria a partire dalla più bassa; in particolare si chiamava *corridoio* il ponte al di sotto della coperta.

Sulle moderne navi da guerra a partire dal ponte di coperta si hanno i *ponti di batteria, di corridoio* e *di protezione*; i ponti protetti poi più esattamente si distinguono in *ponti di protezione* ed in *ponti corazzati*, secondo che sono semplicemente rinforzati da più strati di fasciame di lamiere, oppure hanno, oltre tale rinforzo, anche una corazzatura.

Nei ponti sono praticate delle aperture, dette *boccaporti*, che servono a permettere il passaggio verticale attraverso di essi, e dànno anche luce ed aria ai ponti sottostanti.

Al di sopra della coperta si hanno in mol-

In alto LA R. NAVE « CONTE DI CAVOUR » IL 31 MARZO 1911, CIOÈ DOPO CIRCA 190 GIORNI LAVORATIVI DALLA SUA IMPOSTAZIONE. - *Al centro:* LA STESSA NAVE ALCUNI MESI DOPO. - *In basso:* LA R. N. « CONTE DI CAVOUR » IL 29 LUGLIO 1911, CIOÈ POCHI GIORNI PRIMA DEL VARO.

La fotografia è presa da poppa. Si vedono benissimo i grossi puntelli che sorreggono la nave sul lato sinistro (altrettanti ve ne sono sul lato destro, cioè sulla parte della nave che non si vede). Il fabbricato che è sulla destra della fotografia in basso è un'officina della Direzione delle Costruzioni Navali di Spezia.

DUE FOTOGRAFIE INTERESSANTISSIME DI NOSTRE UNITÀ DA GUER(RA)
Nella prima di esse, che rappresenta quattro battelli sommergibili in costruzione, si scorgono benissimo tutti i particolari interni e le varie parti della nave descritte nel testo di questo articolo.

te navi delle soprastrutture importanti, limitate esternamente dal prolungamento delle murate stesse della nave. Tali soprastrutture si chiamano genericamente *tughe* e servono a portare artiglierie leggere antisiluranti ed a fornire altri locali per uso dell'equipaggio. Esse, come è facile comprendere, debbono essere ridotte al minimo possibile nelle moderne navi da battaglia, allo scopo di ridurre il bersaglio che queste possono offrire ai colpi nemici.

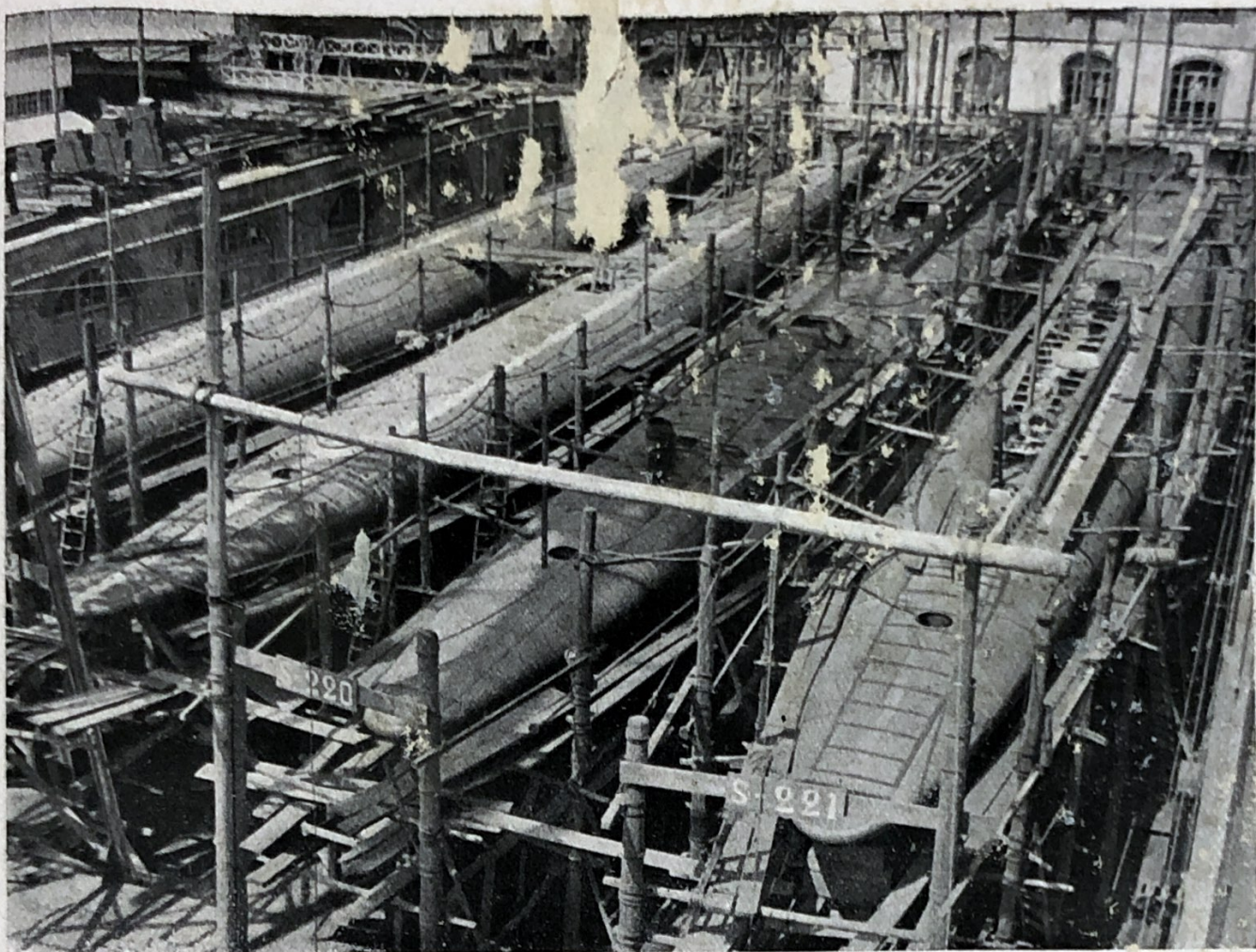
Sulle navi mercantili al di sopra del ponte di coperta può esistere una *controcoperta* (*spardeck*), ponte leggero con sistemazioni per passeggieri, o, quando si tratta di navi da carico, per bestiame ed altro carico leggero.

Coperta di manovra (*awning deck*) si chiama un ponte più leggero dello *spardeck* e che lo sostituisce talvolta; *ponte di passeggio* (*shade-deck*) è una coperta di manovra, in cui si è soppressa la murata in tutto od in parte.

Ma nei documenti ufficiali i ponti sono qualificati con un numero d'ordine progressivo a partire dal ponte più alto chiamato ponte superiore.

Detto questo per chiarire ai lettori i criteri naturalmente diversi che presiedono nella costruzione delle navi mercantili e di quelle da guerra, secondo le missioni così nettamente distinte da disimpegnarsi dai due tipi di nave, aggiungo ancora che al di sotto del ponte di protezione sulle navi da guerra, e del ponte più basso sulle mercantili, lo spazio interno prende il nome di *stiva*. La parte più bassa poi della stiva, dove si raccoglie l'acqua, che per diverse cause vi si versa o vi s'infiltra, si chiama *sentina*.

Poco più sopra ho detto che i ponti suddividono l'interno della nave nel senso dell'altezza.

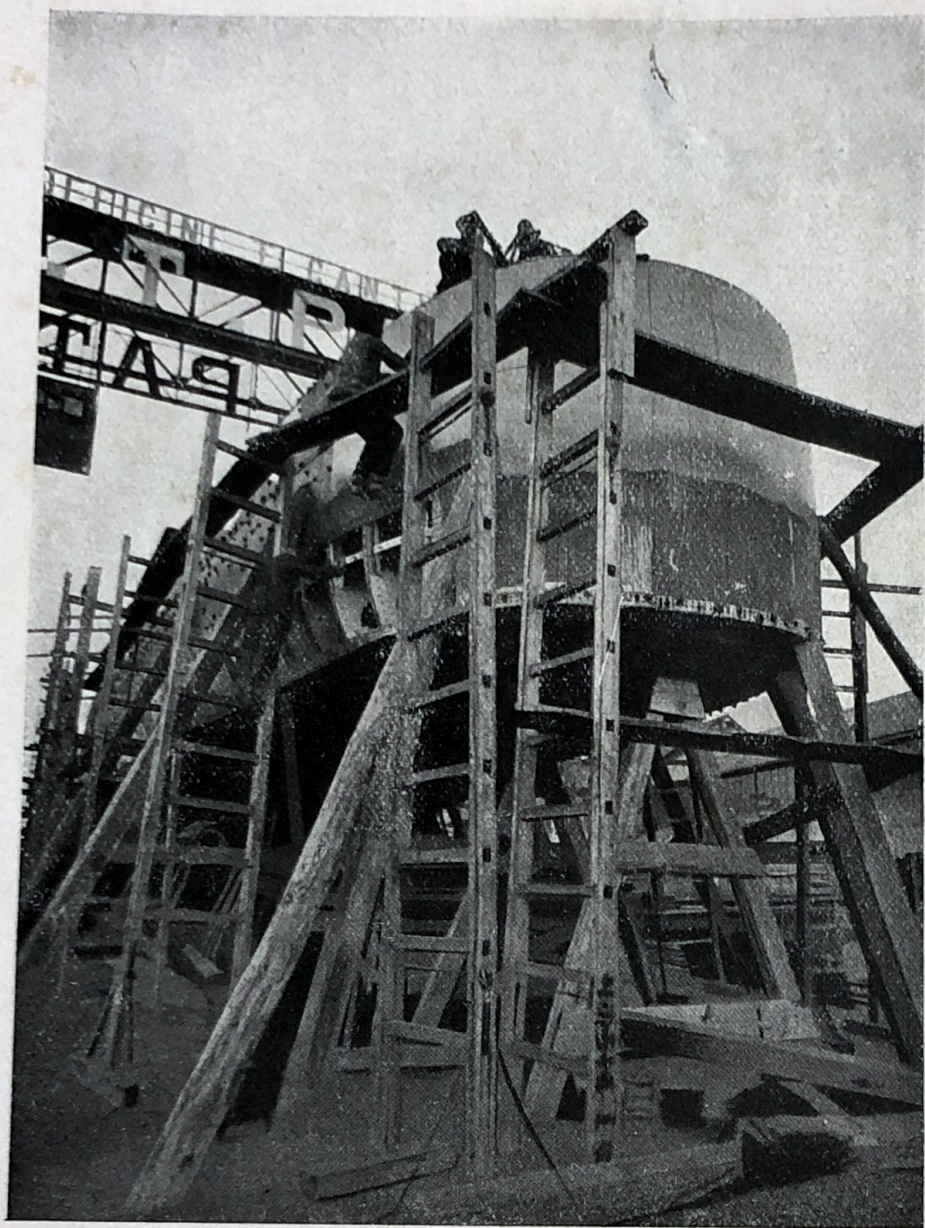
Per suddividere invece l'interno della nave nel senso della lunghezza e della larghezza ci sono le *paratie*, formate di lamiere ribadite e rinforzate. Tali paratie, oltre all'ufficio di separare locali destinati a diversi ser-

…OMMERGIBILI) CHE PERMETTONO DI SEGUIRNE LA COSTRUZIONE. Nella seconda di esse, che evidentemente è una fotografia posteriore alla prima, il ponte di coperta è già chiuso dalle lamiere: soltanto il sommergibile che è alla destra della figura ha ancora qualche lamiera mancante e lascia vedere ancora dei particolari interni.

vizi, hanno lo scopo di frazionare la capacità interna della nave, di guisa che, in caso d'allagamento, l'acqua non possa passare dal locale allagato nei locali adiacenti. E per questa ragione le paratie sono sempre calafatate a tenuta d'acqua e prendono il nome di *paratie stagne*.

I passaggi praticati nelle paratie stagne sono muniti di porte atte a potersi chiudere prontamente in caso di bisogno, ed a trattenere validamente l'acqua quando sono chiuse; esse sono chiamate *porte stagne*. La maggior parte di queste porte debbono essere chiuse in navigazione a scopo di sicurezza e speciali norme si seguono per la chiusura. Ad un particolare segnale di tromba, che ciascun uomo dell'equipaggio è tenuto a conoscere, gli incaricati nei vari ponti compiono l'operazione della chiusura delle *porte stagne* ed i responsabili di tale servizio, dopo avere accuratamente verificato, fanno il loro rapporto al Comandante in 2ª della nave, che, oltre alle molteplichi sue funzioni, è anche il capo del servizio di sicurezza del bastimento.

Non potrei chiudere questa sommaria e forse troppo scheletrica descrizione (voluta dalla tirannia dello spazio) di come si costruisce lo scafo di una moderna nave da battaglia, senza dire due parole della struttura del doppio fondo. Questo nasce da un rivestimento o fasciame interno applicato alle ossature dalla parte opposta a quella dove è applicato il fasciame esterno. Tra i due fasciami rimane allora uno strato suddiviso in tanti piccoli compartimenti o speciali cellette.

Gli scopi del doppio fondo sono diversi. Esso anzitutto serve alla sicurezza della nave, perchè ognuno capisce che, se si manifestasse un'avaria al fasciame esterno, l'acqua penetrerebbe nei locali di stiva, quando mancasse la protezione del doppio fondo.

Ma questo serve anche ad un altro fine assai importante, quello cioè di regolare a volontà l'assetto della nave, perchè i diversi

OPERAI INTENTI ALLE RIPARAZIONI SU DI UN CACCIATORPEDINIERE.
Osservando attentamente la figura, si vede che il fianco sinistro verso poppa è in parte scoperto di lamiere, che lasciano scorgere le ossature.

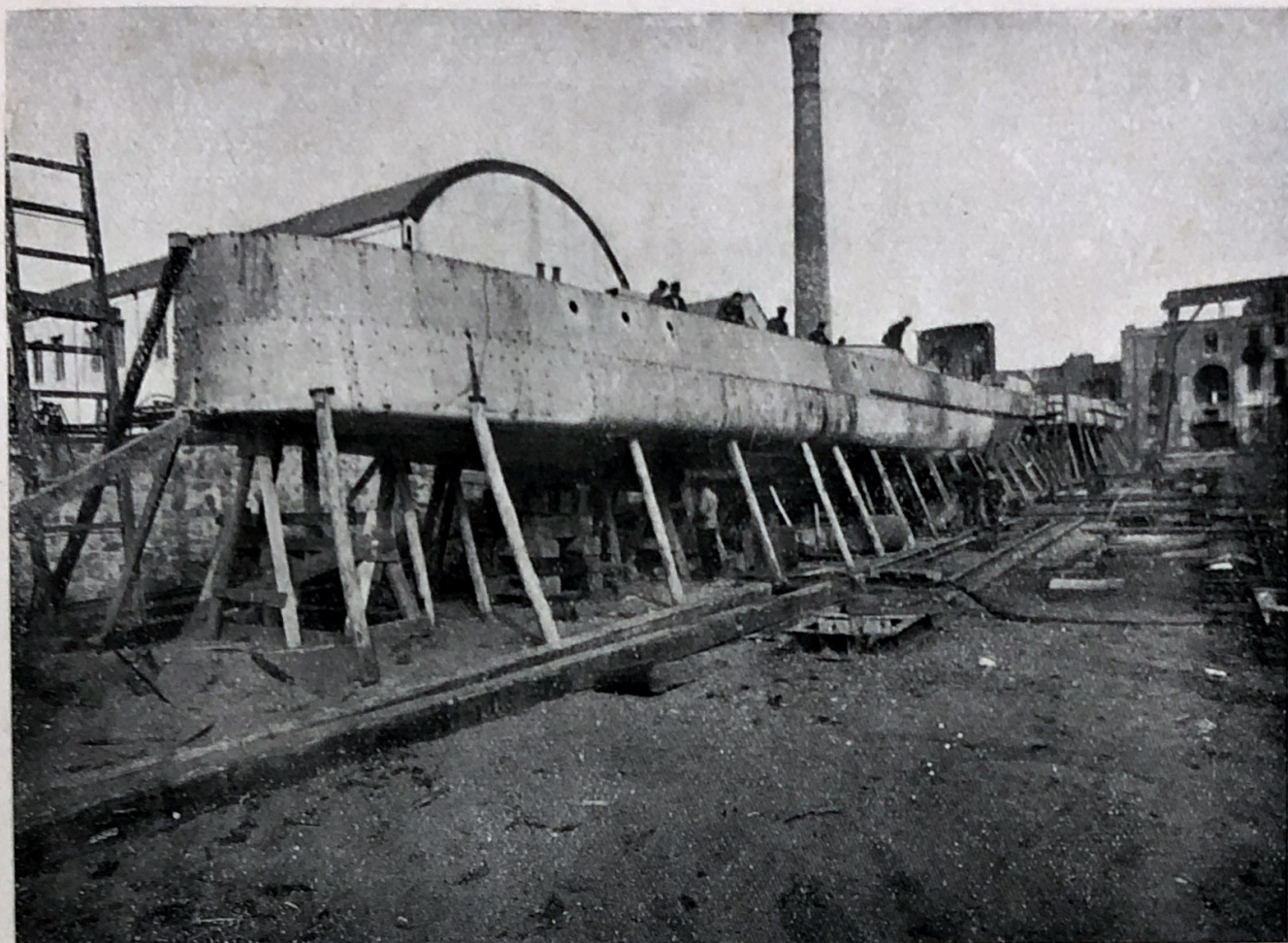
compartimenti del doppio fondo, che sono a tenuta stagna, si possono facilmente riempire d'acqua o vuotare. Questo vantaggio, che non appare a prima vista, è assai importante per le navi da guerra, perchè esse durante una battaglia possono trovarsi nelle condizioni di avere qualche locale allagato in seguito alle offese nemiche, e quindi di *sbandare* (cioè inclinarsi) dal lato, dove è avvenuto l'allagamento, con grave danno della navigabilità e della capacità di tiro.

Riempiendo allora opportunamente uno o più locali del doppio fondo dal lato opposto a quello dove è avvenuto l'allagamento, si può raddrizzare opportunamente la nave, migliorando così subito le condizioni di assetto e di navigabilità.

Infine il doppio fondo accresce notevolmente la resistenza dello scafo, perchè si comprende benissimo come questa speciale struttura di *cellette* costituisca una serie di altrettanti preziosi rinforzi per lo scafo stesso.

Al servizio importantissimo e molto delicato del doppio fondo e degli allagamenti è preposto sulle grandi navi da battaglia un ufficiale ingegnere, che ha pure tutta la direzione dei servizi dello scafo.

Volendo dare un rapido cenno dei materiali, che vengono impiegati nelle moderne navi da battaglia, bisogna dir subito, che le costruzioni navali senza l'impiego del ferro e dell'acciaio non si sarebbero potute mettere così rapidamente sulla via del progresso, come oggi appare agli occhi di tutti. Senza questi materiali non sarebbe mai stato possibile di arrivare alle dimensioni gigantesche delle moderne corazzate, il cui scafo sopporta pesanti artiglierie, grosse corazze e macchine tanto potenti da spingerle a grandi velocità.

Basti dire che l'incrociatore da battaglia inglese « Hood » ha un dislocamento di circa 42.000 tonnellate, un armamento di ben otto cannoni da 381 mm., oltre ad un'armamento secondario antisilurante, ed un apparato motore della potenza di 157.000 cavalli, che può imprimere alla nave la bella velocità di 32 miglia (circa 60 km.) all'ora.

IN UNO DEI NOSTRI CANTIERI DI COSTRUZIONE. PARTICOLARE DI TORPEDINIERA.

Oltre il ferro e l'acciaio, che sono in grande prevalenza, si adoprano sulle navi da guerra anche altri materiali. Il rame è impiegato nella maggior parte delle tubulature, perchè ha la proprietà di potersi lavorare a freddo e di potersi ridurre mediante martellatura a qualunque forma. Si approfitta poi delle sue buone qualità elettro-conduttive per fabbricare i fili elettrici. L'alluminio è impiegato in alcuni oggetti di allestimento per la sua speciale leggerezza.

Il bronzo trova anche largo uso in alcune parti dei macchinari, perchè alle qualità notevoli di durezza, resistenza e poca facilità alle corrosioni accoppia quella di dare poco attrito, di consumarsi poco per lo sfregamento dei vari organi e di resistere bene agli urti e vibrazioni. Anche l'ottone è largamente impiegato per alcuni oggetti di allestimento, come pure sono usate alcune leghe speciali.

Per completare le notizie già fornite sulla costruzione delle varie parti della nave, è necessario ch'io dica ancora che durante la costruzione stessa la nave riposa sopra un piano di appoggio, che deve essere abbastanza solido, perchè non sia possibile avvengano cedimenti e quindi deformazioni dello scafo, che sarebbero irreparabili.

Le varie figure, che illustrano questo articolo, daranno, spero, ai lettori una chiara visione di questo piano di appoggio, che si chiama *scalo di costruzione*. E, siccome sullo scalo deve avvenire lo scorrimento della nave verso il mare, allorchè, compiuta la costruzione, si procede al *varo*, così bisogna che questo piano di appoggio abbia una conveniente inclinazione, tale che la componente del peso della nave parallela alla superficie di scorrimento riesca a vincere le resistenze passive, che si oppongono alla discesa.

Il pendio può variare da 1/8 ad 1/22; è di 1/8 per piccole barche; di 1/12 ad 1/16 nei casi ordinarii per navi di medie e di grandi dimensioni; eccezionalmente e per ragioni speciali, si è giunti in taluni casi sino all'inclinazione di 1/22.

Perchè tutto il lavoro di costruzione si possa compiere all'asciutto, l'estremità inferiore dello scalo dev'essere un poco al di sopra del

IL VARO DEL R. ESPLORATORE « MIRABELLO ».

Le linee nere che si vedono sui fianchi della nave sono le rizze che tengono l'*invasatura* stretta allo scafo. L'*invasatura*, che è un apparecchio mobile formato come una grande slitta, si monta parecchio tempo (generalmente un mese) prima del varo; qualche giorno prima del varo stesso s'introduce uno strato di materia lubrificante che faciliterà lo scorrimento all'atto del varo.

livello del mare; la lunghezza totale dev'essere un po' maggiore della lunghezza della nave da costruire.

Sul prolungamento dello scalo si avanza nel mare l'*avantiscalo,* destinato a sostenere una parte del peso durante il varo, fino al momento in cui la nave, abbassandosi lungo il piano inclinato in mezzo all'acqua, non risenta da questa una spinta sufficiente a farla galleggiare.

Quanto minore è il pendio, tanto più lungo dev'essere l'avantiscalo; e sotto questo aspetto, parrebbe che convenisse una linea di scalo a forte pendio; ma bisogna d'altra parte osservare che, aumentando l'inclinazione, aumenta troppo l'altezza dell'estremità dello scalo dalla parte di terra, e la discesa della nave durante il varo potrebbe diventare precipitosa.

La larghezza dello scalo dev'essere tale da potere dare appoggio ad una invasatura larga un poco più di un terzo della larghezza delle maggiori navi che su di esso si dovranno impostare.

La costruzione di una nave si può anche eseguire in un bacino di carenaggio (1), an-

(1) I bacini di carenaggio sono grandi cavità fatte vicino al mare, limitate internamente sui fianchi e dalla parte inferiore da grosse murature rivestite con pietra da taglio, con un lato minore in comunicazione col mare, dal quale possono isolarsi mediante un *battello porta*.

I bacini debbono essere disposti in uno specchio di acqua tranquilla fuori del movimento del porto, in prossimità di ampie calate adatte per officine di riparazione o per lo scarico e deposito momentaneo di tutto quanto dev'essere riparato, mentre la nave è in bacino ed in riparazione.

Tali esigenze e le forti spese di costruzione e di esercizio limitano queste opere ai soli luoghi dove si hanno ampie aree disponibili e dove è grande l'affluenza delle navi.

Un impianto per bacini di carenaggio comprende: 1. il bacino; 2. il battello porta; 3. l'edificio per le macchine di esaurimento; 4. gli impianti accessori (servizi d'acqua, d'illuminazione, ecc.).

Per immettere una nave in bacino, bisogna prima preparare esattamente sul fondo del bacino il piano delle taccate, sulle quali verrà a poggiare la chiglia, e preparare i puntelli a giusta lunghezza.

Si porta poi la nave in bacino, che naturalmente è pieno d'acqua allo stesso livello coll'acqua dello specchio antistante al bacino.

La giusta posizione della nave viene regolata per

zichè sopra uno scalo; in tali condizioni è evitata l'operazione del varo, che, oltre ad una spesa non indifferente, implica anche un certo rischio, e per mettere a galla la nave, a lavoro ultimato, basta dar l'acqua al bacino. Questo sistema, che è frequentemente usato nei cantieri della marina inglese, offre pure qualche vantaggio dal punto di vista del trasporto dei materiali, i quali, per essere portati a posto, non si debbono sollevare sul piano del cantiere, ma viceversa abbassare.

S' intende che, malgrado ciò, il sistema non può riuscire vantaggioso, se non dove esistono bacini in esuberanza ai bisogni delle riparazioni e del carenaggio delle navi in servizio, e dove si hanno i mezzi per ottenere una grande rapidità di costruzione.

Gli scali da costruzione possono essere in legno od in muratura.

Nell'un caso e nell'altro la costruzione dev'essere tanto solida, specialmente nelle fondazioni, che non possa aver luogo alcuna deformazione. È bene che si sappia che la cattiva riuscita dei vari nel maggior numero dei casi non dipende se non da poca solidità dello scalo o da cedimento del terreno su cui questo è fabbricato.

LA PRORA DI UNA DELLE NOSTRE PIÙ GRANDI NAVI DA BATTAGLIA.
Come si vede dalla figura, la prora ha forma di cuneo per fendere bene l'acqua. La nave è rappresentata nel bacino maggiore di uno dei nostri Arsenali. È sorretta dalle taccate nel fondo del bacino, e lateralmente di numerosi puntelli.

Negli arsenali governativi e nei cantieri privati, chiamati a lavori non interrotti, gli scali sono sempre costruiti in muratura, con le fondazioni spinte possibilmente fino ad un fondo roccioso, oppure riposanti su palafitte di ottima costruzione, quando quel fondo non sia possibile trovare.

Nella parte, ove lo scalo raggiunge maggiore altezza, spesso sono lasciati dei vani longitudinali nella muratura; però nel mezzo si fa sempre corrispondere un muro pieno. Inoltre uno o più vani trasversali, praticati pure nella parte ove lo scalo ha maggiore

---

mezzo di due paranchi a prua e due a poppa e valendosi di traguardi longitudinali e laterali; si verifica inoltre che lo scafo sia ben diritto, eseguendo a questo scopo, se occorre, anche qualche spostamento di pesi.

Poi la porta viene chiusa; si presenta al suo posto, senza incunearla, la fila più alta di puntelli, che va disposta circa all'altezza del galleggiamento.

Abbassandosi il livello dell'acqua (in seguito all'entrata in funzione delle pompe di esaurimento), si stringono i puntelli che corrispondono a quell'estremità (ordinariamente la poppiera) che viene ad appoggiare sulle taccate; quindi gradatamente si stringono gli altri puntelli della prima fila.

Proseguendo l'esaurimento, si sistemano altre file di puntelli appoggiati ed incuneati contro la muraglia del bacino.

Il lavoro di sistemazione della nave in bacino è secondato dall'opera dei palombari, i quali debbono assicurarsi che la carena poggi bene su tutte le parti, ed all'occorrenza aggiustano a tal uopo le taccate.

altezza, mentre alleggeriscono la muratura, riescono molto utili come vie di comunicazione da un lato all'altro del fabbricato per il passaggio degli operai e per il trasporto dei materiali.

In passato gli scali destinati alla costruzione di navi in legno erano spesso coperti da tettoie: queste erano molto opportune per difendere il legname dalle intemperie durante la costruzione, la quale doveva procedere con una certa lentezza per lasciar tempo ai pezzi componenti le varie strutture di stagionarsi anche dopo messi a posto.

Ma oggi, trattandosi di navi in ferro, si può fare a meno della spesa e dell'ingombro che porta la copertura dello scalo, almeno nei luoghi dove il clima non è troppo rigido; per lo più si trova sufficiente l'applicare sulla nave in costruzione una copertura leggera provvisoria, oppure delle semplici tende, le quali compiono l'ufficio di proteggere dal sole e dalle piogge gli operai, ed anche d'impedire che abbondanti quantità di acqua possano penetrare nelle strutture ancora aperte in corso di lavoro. Tuttavia alcuni ritengono consigliabile di avere scali stabilmente coperti, come sono molto frequentemente nei cantieri inglesi ed americani.

LO SPERONE DELLA R. N. S. MARCO.
Caratteristica fotografia che ci fa vedere una struttura speciale della prora, che non esiste più sulle modernissime navi di battaglia ma che pur tuttavia merita di essere conosciuta e ricordata.
Lo sperone della nave, che durante la guerra di secessione aveva colto i primi allori nel combattimento di Hampton-Road (8 marzo 1862) segnò il suo trionfo colla battaglia di Lissa (20 luglio 1866) per il colpo decisivo del « Kaiser Max » contro il « Re d'Italia ».

Intorno alla nave in costruzione si rizza una doppia fila di pali, che serve a reggere le impalcature necessarie per il lavoro esterno. Quando poi la nave è pervenuta ad uno stadio avanzato di costruzione, allo scopo di facilitare l'accesso ed il traffico del personale, si stabilisce un lungo tavolato a piano inclinato, armato di traversini a guisa di scalini, che dal suolo del cantiere si eleva fino ad una piattaforma, situata all'altezza del ponte di coperta verso la parte centrale della nave.

La nave sullo scalo è trattenuta dalle taccate e dai puntelli.

Ogni taccata è costituita da parecchi pezzi di legno sovrapposti (resi solidali per mezzo di grossi chiodi) di lunghezza decrescente, di cui il più alto viene a contatto colla faccia inferiore della chiglia.

L'altezza delle taccate è data dalla condizione che la chiglia sia alta circa m. 1,20 al di sopra del piano dello scalo. Quest'altezza è necessaria per poter praticare la ribaditura ed il calafataggio del fondo del bastimento.

Una parte poi del peso della nave sullo scalo è affidata ai puntelli, disposti in varii ordini con giuste obliquità da ogni fianco; i puntelli degli ordini più elevati servono, più che altro, ad assicurare l'immobilità e la perfetta conservazione delle forme dello scafo, finchè tutte le strutture non siano definitivamente connesse tra di loro.

Il mezzo usato più frequentemente per sollevare sullo scalo e portare a posto le lamiere, le verghe, ed in generale tutti i materiali già lavorati nelle officine, consiste nel semplice impiego di paranchi assicurati alle impalcature, ed azionati da verricelli a vapore od elettrici, apparecchi installati in conveniente numero nel suolo del cantiere.

Talvolta sono pure impiegati alcuni albe-

ri di carico, disposti, a guisa di gru girevoli da ciascun lato dello scalo, in posizione ed in numero tale da coprire una parte considerevole dello spazio occupato dalla nave.

Per conseguire poi maggiore celerità nella costruzione, si usano anche sistemazioni più complesse, cioè speciali tipi di gru a *ponte*, o a *semplice braccio*, o a *doppio braccio*, che si scorgono anche in alcune delle fotografie che accompagnano l'articolo.

LA R. N. « CONTE DI CAVOUR » IN BACINO.

Si vede benissimo la poppa della nave colle quattro eliche (due centrali più marcate, e due laterali meno marcate) e col timone. Le numerose impalcature che sono intorno alla nave dimostrano all'evidenza che la nave è in periodo di lavori e di manutenzioni. Il bacino in cui si trova la « Cavour » è uno dei grandi bacini di carenaggio dell'Arsenale della Spezia.

In prossimità degli scali di costruzione possibilmente, altrimenti più lontano, ma sempre nel recinto dell'arsenale o del cantiere, sorgono le officine, dove lavorano numerosi operai di varie categorie e specialità.

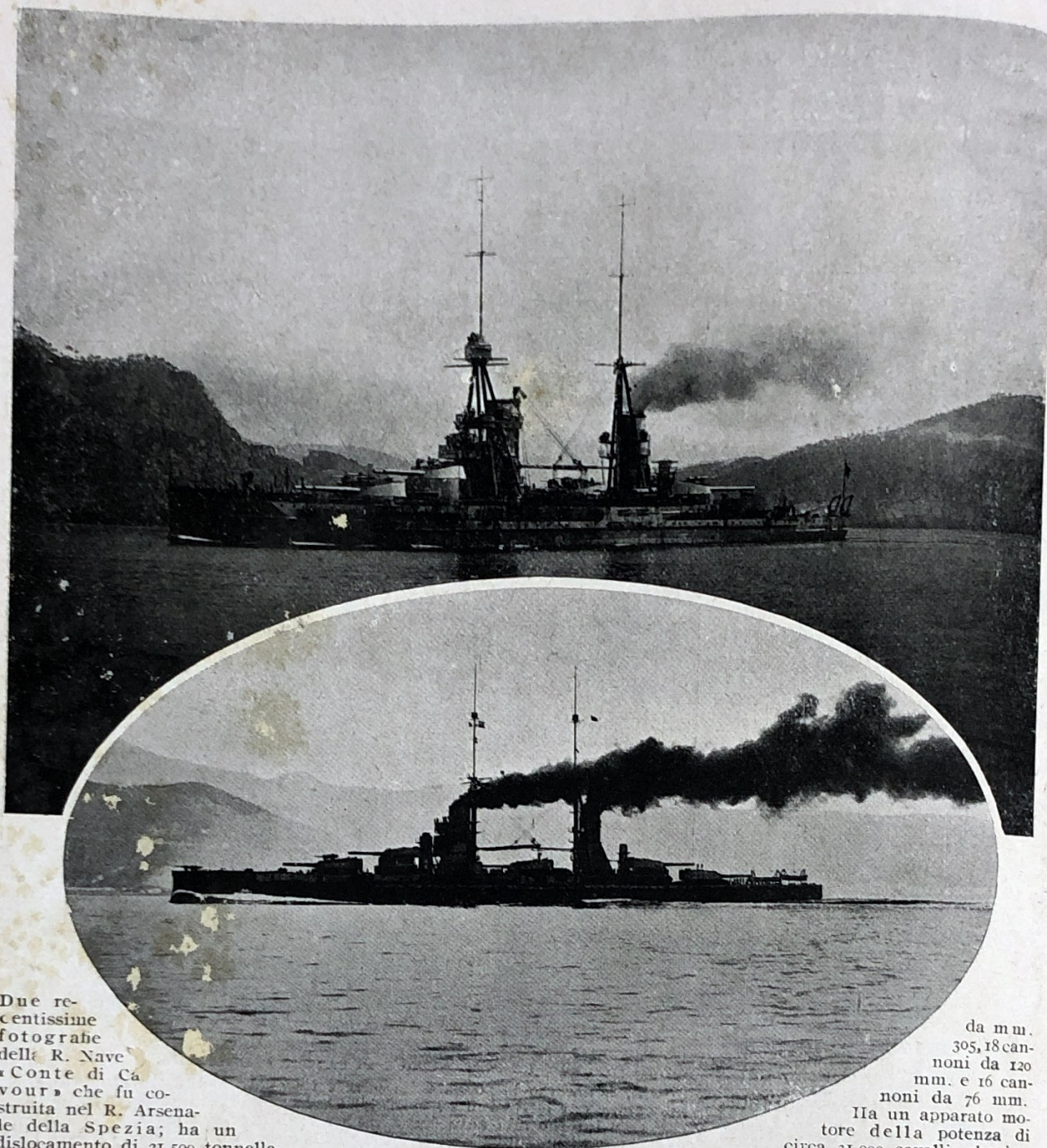
È sempre interessante e bello vedere questi uomini, intenti a lavori di genere diverso l'uno dall'altro, ma che tutti contribuiscono alla costruzione della nave, che progredisce così di giorno in giorno!

L'affaccendarsi continuo degli operai in prossimità dello scalo, sui ponti, nelle officine, è sempre uno spettacolo che stupisce, rallegra e conforta, che dà una idea di forza e di grandezza!

Essi sono classificati in gruppi secondo i mestieri che esercitano, e percepiscono paghe diverse, a seconda del grado e dell'anzianità. Generalmente si lavora nelle ore diurne, con diverso orario a seconda delle stagioni; qualche volta, per lavori che necessitano una grande urgenza, si lavora anche di sera o di notte.

L'impostazione della nave sullo scalo ha luogo con una certa solennità. È una cerimonia che ha molta analogia, s'intende in un ambiente del tutto diverso, a quella della posa della prima pietra di qualche maestoso fabbricato!

Ma una cerimonia ancor più solenne è quella del varo, che rappresenta il coronamento di tutta un'opera difficile, paziente, dal gran pubblico generalmente ignorata.

La riuscita del varo dipende in gran parte dalle operazioni preparatorie, che consistono nel far passare la massa pesantissima dello scafo dalle taccate e dai puntelli, che la sostengono durante la costruzione, sopra un apparecchio mobile formato come una grande slitta, che dicesi invasatura. L'invasatura è adagiata sopra un letto a piano inclinato, su cui lo scorrimento è agevolato mercè l'interposizione di uno strato di materia lubri-

Due recentissime fotografie della R. Nave «Conte di Cavour» che fu costruita nel R. Arsenale della Spezia; ha un dislocamento di 21.500 tonnellate, un armamento di 13 cannoni da mm. 305, 18 cannoni da 120 mm. e 16 cannoni da 76 mm. Ha un apparato motore della potenza di circa 31.000 cavalli, che imprime alla nave una velocità di circa 22 miglia all'ora.

ficante, una miscela di sego con sugna o sapone, talvolta con l'aggiunta di olio di oliva o di olio minerale. Durante le operazioni preparatorie è impedito lo scorrimento per mezzo di apposite ritenute.

Giunto il momento del varo, quando tutto è pronto e si sono già demolite le taccate e rimossi i puntelli, non rimane che togliere l'impedimento delle ritenute, perchè l'apparecchio mobile possa scorrere sul piano inclinato e discendere in mare. All'ordine opportuno, le ritenute sono tolte tutte di un colpo, e generalmente per dar luogo al movimento di discesa, basta la componente del peso parallela al'a superficie di strisciamento. Chiunque ha avuto la fortuna di assistere ad un varo, specialmente di una nave da guerra, non potrà non aver provato in cuor suo una vivissima commozione nel momento, in cui la nave libera e maestosa scende in mare, tra lo scrosciare degli applausi del pubblico, tra le grida di evviva degli operai, in mezzo al fischiare delle sirene e al tuonare delle artiglierie delle navi da guerra presenti nelle acque!

G. ALMAGIÀ.

Parte delle fotografie furono riprodotte da negative gentilmente favoritemi dall'Ufficio Storico del Ministero della Marina.

PANORAMA DELL' AMIATA DA SEGGIANO.

LA TOSCANA SCONOSCIUTA

IL MONTAMIATA

Chi a Siena si affaccia fuor della vecchia Porta S. Marco, con lo sguardo spaziando al di là della vasta solitudine di colline ondulate, che si inseguono come i flutti di un mare di lava, vede solenne in fondo all'immenso scenario *azzurreggiare* — come cantò il Marradi — *il bel Monte Amiata,* che sembra aduni tutto l'anelito delle mistiche terre senesi verso l'infinito. Montagna satura di ricchezze naturali, opaca di castagneti e di faggi, frigida e sonora di fonti, custode gelosa di tradizioni e leggende, lieta di feste e di canti popolari, incastellata di paesi turriti, doviziosa d'arte e di storia, riposo e conforto di Pio II, che ne esaltò la bellezza nei suoi *Commentari....* è la Toscana sconosciuta — *Unknown Tuscany* — come non a torto la chiamò l'inglese Edoardo Hutton.

Quanti italiani possono di fatto dire di aver visitato l'antica e fedele montagna di Siena, quell'alta oasi verdeggiante, che si innalza fin quasi a duemila metri chiomata nell'azzurro, al limite meridionale della Toscana?

Una rapida corsa su quell'aeree pendici solleciterà il turista delle vie d'Italia ad ascendere in quest'autunno la sommità del monte, ed a visitare la regione pittorescamente bella, selvaggia e ventilata, semplice ed ospitale nei suoi costumi del buon tempo antico.

***

A tre ore circa da Siena, deviando ad Asciano, lungo l'Orcia flava, che declina alle maremme lontane, s'incontra a piè degli ultimi clivi selvosi la piccola stazione fiorita, che porta il nome di tutta l'alta terra boschiva, Monte Amiata. Un automobile rapido e forte ad ogni treno accoglie i reduci o gli ospiti; varca il fiume sul ponte di fer-

ro, da cui scorgesi la vertebra del nuovo acquedotto, che dalle sorgenti del Vivo porta la fresca e pura linfa a Siena; quindi la macchina arranca la faticosa ascesa per i *tourniquets* della montagna, spesso incontrando i pesanti carichi del legname segato, del carbone di cerro e castagno, della farina fossile e del giallo bolo. Adusta e solatìa, solcata dal vomere, sparsa di greggi ed armenti, trapunta dai grandi pagliai presso i casolari, la terra montana diboscata dalle selve di querci, ritrova più in alto il suo naturale ammanto di bassi filari di viti e di uliveti giganti, di castagni e di faggi. E primo è Seggiano, sul colle lambito dal tortuoso Vivo, il paese, che occhieggia appunto da un folto pallidore di ulivi, su cui leva i tetti rossi delle sue case, aperte alla verde visione dell'Amiata. Di qui il cono superbo dell'estrema sommità si scopre in tutta la sua ampiezza massiccia, declinante leggermente alla catena delle montagne inferiori, denominate dai loro più vicini paesi di Castel-del-Piano, Arcidosso, Santa Fiora, e rivestite tutte, come la maggiore, del folto vello dei castagneti.

(fot. Lombardi)

TAVOLA DELLA MADONNA DELLE GRAZIE IN CASTELDELPIANO. SCUOLA DI MATTEO DI GIOVANNI.

Seggiano, che la strada provinciale lascia a destra, merita una breve visita per il panorama che di lassù si domina, guardando a levante i boschivi recessi amiatini, ed a ponente la valle inferiore dell'Orcia, fin dove imbocca nell' Ombrone: terra desolata questa, in contrasto al chiomato versante del monte, la quale sola verdeggia nel lento risalire ai declivi coltivati del castello di Potentino, già dei marchesi Bourbon del Monte S. Maria, e all'abbandonato asceterio del Colombaio, ove visse la sua prima giovinezza S. Bernardino da Siena.

Del mistico degli Albizzeschi si conservano tuttora nella sua chiesetta alcune reliquie curiose, come la borsetta di seta, la custodia degli occhiali ed i ferri per preparare le ostie da messa; ma meglio il suo ricordo rivive nella lieta fragranza dei *fioretti* della Cronica del Pulinari, che tramanda il racconto della prima predica fatta dal celebre oratore popolare, *rubicondo e bello,* appunto in Seggiano, con l' episodio dell'aquila gentile, che lasciò cadere un capriolo nel chiostro dei frati, perchè potessero festeggiare essi pure il carnevale, prima dei rigorosi digiuni della quaresima. Degna d'essere visitata è anche la cappella di S. Rocco, affrescata da Girolamo di Domenico senese nel 1493. Ma poichè la via lunga ci sospinge, salutiamo lungo la strada maestra la vecchia *ferriera,* che fornì al prode Bernardino da Seggiano balestre ed archibugi per la suprema difesa di Siena contro il *Mediceo ladron,* prima di inoltrarci sotto la vôlta spessa e frusciante del castagneto, nel quale canta, lungo il margine della via, la prima fonte chiara e fresca della Burlana.

A mano a mano che la salita serpeggia sul declivio ombroso, mentre si perde la sommità del monte, l'occhio spazia a ponente su

UNA VIA DI CASTELDELPIANO.

nuovi solenni orizzonti, che s'aprono e si dileguano fra le verdi chiome di secolari tronchi di castagni. Al di là dell'Orcia gli aridi colli di Montalcino, chiazzati dal paesello di Castelnuovo dell'Abate di S. Antimo, e vigilati dall'alto S. Angelo; lungo il fiume le alture degradanti da Roccastrada a Paganico; e al di qua le folte marruche salienti a Montenero, ove si spense il fiero Guido Tarlati, signore e vescovo d'Arezzo, le quali cedono lungo l'Ente precipitoso agli uliveti e alle vigne, su cui, come un falchetto a riposo s'annida Monte Giovi, la patria di Buoso Sforza, figlio di Muzio Attendolo da Cotignola. In fondo alla verde scena ecco apparire la rocca diruta di Monte Laterone, inquadrata tra la punta di Buceto e Monte Labro, la nuova Sion del Lazzeretti, il profeta dell'Amiata; mentre nell'altipiano sottostante alla vista, in una fresca cornice di verzura stende la sua lunga fila di caseggiati e scatta torri e campanili la perla del monte, Casteldelpiano.

Di questo piccolo, delizioso recesso montano, a 18 chilometri purtroppo dalla ferrovia, così diceva il principe degli umanisti, papa Piccolomini, che lo visitò nel 1462: « Paesello alle falde del monte, che per la bellezza del luogo è senza dubbio il primo fra quanti sorgono su quel versante ». Come tutti i castelli dell'Amiata fu antico feudo della celebre Abbazia Benedettina di S. Salvatore, cui la sottrassero gli Aldobrandeschi di S. Fiora, vinti alla lor volta dai Senesi nel 1331; i quali tennero questa e le altre terre della montagna fino al cadere della loro gloriosa Repubblica. Anche oggi le tre porte d'accesso al vecchio paese, l'antica chiesa di S. Leonardo, ampliata da una cella benedettina, le forti costruzioni in pietra concia, e le mura castellane imminenti sulla verdeggiante conca dei castagneti, attestano la vetustà del luogo, quasi inaccessibile una volta fra gli impervi sentieri della montagna. Oggi, al contrario, ride il sole nell'ampia voluta della via maggiore, aperta lungo il semicerchio della muraglia di levante, in quella strada del *borgo,* davvero con pompa secentesca battezzata il *Corso Nasini,* da quella feconda famiglia di pittori paesani, che affrescarono chiese e palazzi di mezza Toscana. « Fra tutte le pitture del palazzo Pitti nessun'altra mi ha tanto colpito come i *Novissimi* di Giuseppe Nasini.... la bella Vergine di Raffaello non diceva niente al confronto di quei concetti meravigliosi ». Così il De La Lande

LA CHIESA DELLA MADONNA IN ARCIDOSSO.

vincono la bellezza della sovrastante catena montana, che spicca col suo verde intenso nel pieno azzurro, o fumiga tra le nebbie, o risplende bianca nel suo ammanto di neve. Dal giro della vasta piazza detta le *Storte*, ispirata felicemente a Giovanni Ginanneschi dal *campo* di Siena; dal prato del *piazzone*, pubblico passeggio, che Orazio Imberciadori disegnò, ma più dall'aperta strada romana, che porta ad Arcidosso, la verde chiostra amiatina dispiega la sua solenne bellezza, facendo intravvedere al fugace viatore i miraggi delle sue ombre al rezzo delle ventilate fronde, sotto gli spechi muscosi, al cospetto delle giganti rupi trachitiche, presso i frigidi lavacri e le fonti sonore. La torre e il cassero arcidossini, dominanti il triangolo delle casupole aggrappate alla roccia, appariscono d'un tratto in questa visione di agreste poesia, tale da richiamare subito al cuore la semplicità onesta e fiera di Giovan Domenico Peri, il contadino poeta, celebratissimo ai suoi tempi, ma che nessuna lusinga di oro e di onori seppe staccare dall'aratro; — tale pure da svegliare nella mente l'immagine sempre misteriosa dell'ultimo vero mistico della terra di Siena, *il pazzo di Cristo* come Brandano, il profeta Lazzeretti, meglio il *santo* David. D'ambedue diffusamente fu detto e scritto, nè qui è luogo di ripetere, se non per formulare l'augurio che la fama d'entrambi, che al *natio borgo selvaggio* det-

nel suo *Voyage en Italie*, dissentendo un poco dai critici d'arte d'oggi, che relegarono le macchinose visioni apocalittiche del pittore secentista nei fondi di magazzino, donde, a causa forse della mole, non li trasse fuori neppure l'ultima mostra fiorentina. È la natura più che l'arte, quella che trionfa nell'Amiata! La moderna facciata vignolesca della chiesa di S. Niccolò, che chiude il lunato corso, l'elegante barocco del tempietto della Madonna delle Grazie e la tavola aurata di questa soave effige materna della bella scuola senese di Matteo di Giovanni, non

ARCIDOSSO.

ter rinomanza oltre gli oceani — come attesta il recente volume dell'americana Hooker — sia vieppiù in onore nella loro stessa terra natale. L'ospite invero, che da Casteldelpiano supera la breve distanza dei pochi chilometri, appena giunge in Arcidosso, non s'indugia intorno alle memorie aldobrandesche, di cui si illustra l'imminente castello; nè ricer-

PANORAMA DELL'AMIATA DA ARCIDOSSO.

grondante sangue dal segno che l'angelo del Signore gli aveva impresso sulla fronte; lo trasportarono morente alla Bagnore, ove in un rustico casolare, sotto la boscaglia folta chiuse il suo breve ciclo d'eroe. I Lazzerettisti, che si sono battezzati col nome di Giurisdavidici, ancora l'attendono, come Mosè che scenda dal monte a riformare nazioni e popoli. Pubblicano la sua vita, i miracoli, gli scritti, le profezie.... anche sull'ultima guerra. E vanno taciti e pensosi, uomini di grande probità e di fede maggiore, le lunghe barbe incolte, per i sentieri dell'Amiata, rievocando quella gesta religiosa, essi, documenti sempre vivi d'una sublime follia. Ma il villaggio delle Bagnore, ove morì David Lazzeretti, lungo la strada maestra, che porta, dopo otto chilometri, da Arcidosso a Santa Fiora, richiama alla poesia popolare dell'Amiata con la vecchia strofa:

(fot. R. Corsini, Siena)
In alto: MASSI DI TRACHITE ALL'APICE DELL'AMIATA. *In basso:* CROCE MONUMENTALE DELLO ZALAFFI, ALTA M. 22, SULLA VETTA DEL MONTE.

ca la dolce Madonna di Taddeo di Bartolo in quel classico recinto cinquecentesco della chiesa, ove fu incoronata; nè i belli altari in pietra serena, che l'Amati scolpì in S. Leonardo, o le forti figure in legno di S. Andrea e S. Processo, ultime reliquie superstiti del distrutto convento francescano, presso la celebre pieve di Lamulas; bensì s'affretta subito l'ospite a chiedere il sentiero della *fonte del Poeta* e dell'*acqua d'alto*, ove il Peri adunava pastori satiri e ninfe; ed a ricercare invano all'orizzonte il nascosto Monte Labro, l'eremo aprico, donde discese al supremo sacrificio il 18 agosto 1878, fra la sua variopinta turba, *ebra di Dio*, il nuovo messia. Tre colpi di moschetto lo fermarono presso la croce del Cansacchi in quel tramonto rovente, in quell'ora annunziata della sua trasfigurazione in Cristo duce, povero re passeggiero della contrada selvosa, che gettò in faccia alla morte il suo grido, ch'è ancora un mistero: *Viva la Repubblica, regno di Dio!* Dispersa dal fuoco la mistica folla dei discepoli, restò alcuni istanti abbandonato sulla via bianca, nel sole.... poi lo raccolsero,

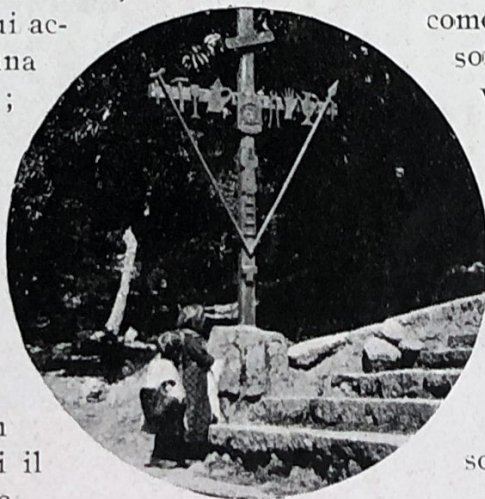
Dalle Bagnore a Santa Fiora
Non ci misi neppure un'ora.
Dalle Bagnore ad Arcidosso
Me n'andai sempre di trotto.
Dalle Bagnore a Casteldelpiano
Me ne andai pian piano piano.

Era certo un rustico amatore del villaggio, che a seconda della varia potenza d'affetti, accelerava più o meno il passo verso la sua rubiconda montanina, alternando ogni strofa col ritornello *Amore, amore, amor! — E la rosa l'è un bel fior!* Raccolti dal Tommaseo, dal Tigri, dal Giannini, gli stornelli ed i rispetti dell'Amiata sono la più fresca messe di poesia, veramente popolare, che vanti l'Italia. Basti il seguente:

O gentilina, gentilina tutta!
Garofanate son vostre parole,
E l'alito che v'esce dalla bocca
Odora più d'un mazzo di viole.
Odora più d'un mandrulo e d'un pino
La bella bocca e il bel parlar divino.
Odora più d'un mandrulo e d'un pesco
La bella bocca e il bel parlare onesto.

Santa Fiora, di dantesca memoria, che stende alla vista, dopo un bel piano di selve

ARCIDOSSO - PORTA TALASSESE.

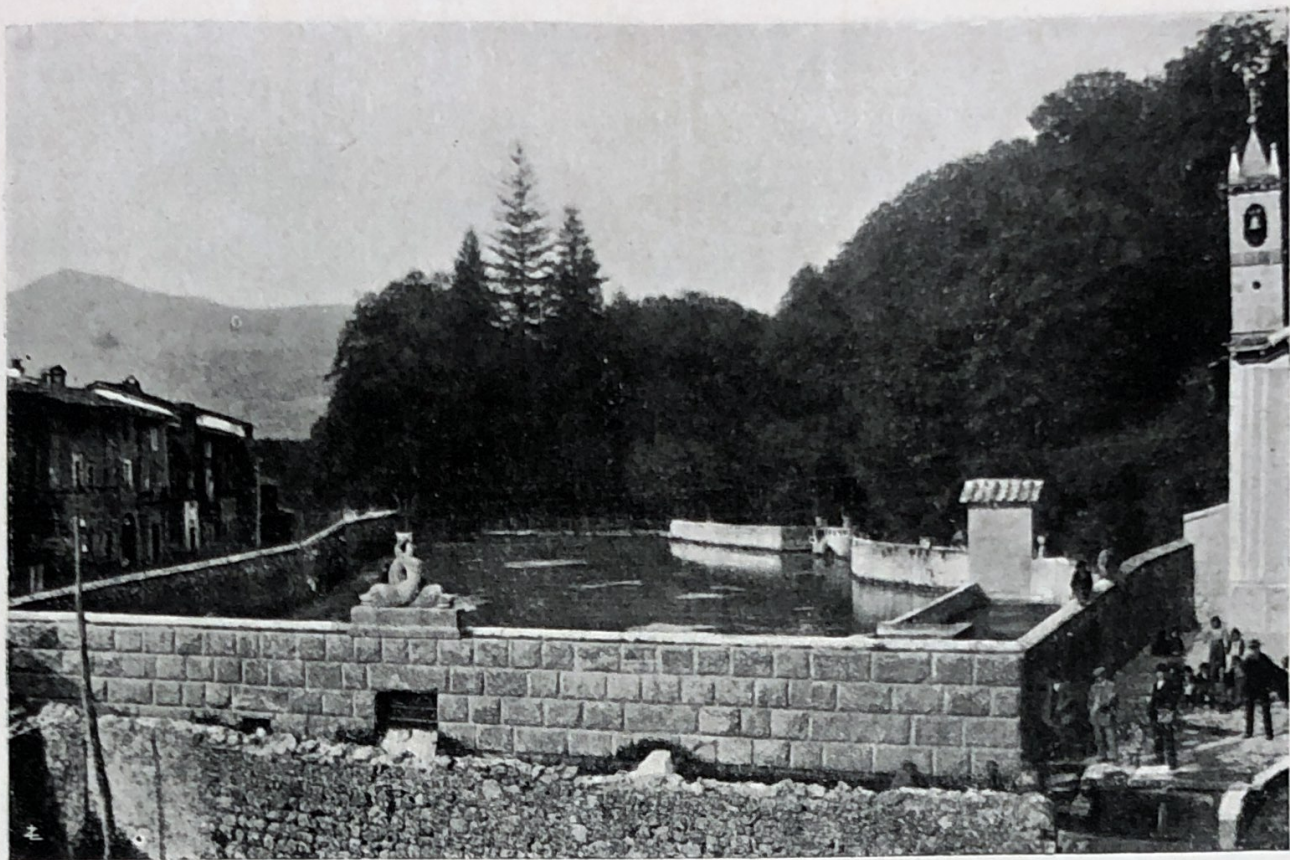
castagnine, la lunga facciata fosca del palazzo Sforza Cesarini, edificato sui ruderi del castello degli Aldobrandeschi, si può dire veramente il paese delle più belle fanciulle dell'Amiata, delle fonti più limpide e sonore, delle feste, dei canti, delle tradizioni e delle leggende meglio conservate, come rivelò felicemente il Galletti nel suo colorito saggio di letteratura popolare, e già espresse a meraviglia, con la *carità del natio loco,* Mario Pratesi nelle sue novelle e paesaggi amiatini. Lunga e dolce sosta questa, alle copiose sorgenti del classico Armino; alla frigida *peschiera* nelle cui acque cristalline guizza la bruna trota, spruzzata di porpora; fra gli abeti del convento di S. Trinita, allo specchio delle smaglianti terre invetriate dei Robbia, che qui profusero ignorati tesori della loro arte segreta. La processione dei *tre Cristi,* così detta dai tre pesanti tronchi di croce, portati in giro dai più robusti paesani il 3 di maggio; la fiera di S. Rocco del 16 agosto con corse di insaccati, palio alla romana e giuoco del saracino; befanate, calendimaggi, e bruscelli.... perfino un volo della capra per S. Niccolò, erano e sono in gran parte le tradizioni conservate in quest'angolo più lontano della montagna di Siena, per le cui selve stentò ad aprirsi il varco, come scrisse, il celebre botanico Micheli. Oggi, al contrario, la via larga, aperta sull'ombrosa pendice, conduce in breve all'altro ridente paesetto di Piancastagnaio, il cui nome svela la bellezza del luogo, e ricorda il figlio più illustre dell'Amiata, che là, ove nacque, volle dormire il suo sonno supremo: Giacomo Barzellotti, letterato e filosofo, storico e psicologo del movimento lazzerettista. Di tutta la regione, ma in particolare del *natio borgo* il Maestro compianto lasciò pagine di insuperata prosa descrittiva, rievocante gli splendori del secentesco palagio dei Bourbon del Monte, e di quel suo parco fastoso, ricco di fontane e denso d'ombre, del quale oggi non restano che frammenti di statue, rovi e rovine, ed un ampio morto cratere di grande

(fot. R. Corsini, Siena)
CROCE VOTIVA NELLA FORESTA DI CASTAGNI.

LE SORGENTI DELLA FIORA.

vasca spenta, che il popolo fantasioso chiama *il piatto delle streghe*. Ma il

mormoreggiar di selve brune a' venti
con sussurrio di fredde acque [cadenti
giù per li verdi tramiti [de' monti

ancora palpita e freme su in alto al rezzo delle annose piante, ispiratrici del sonetto «*Candidi soli e riso di tramonti*» al ventenne Carducci, il quale nella estate del 1855, come rievocò nel suo bel libro il Fatini, assistè generosamente in Piancastagnaio i poveri colerosi, ed intrecciò un breve, ma dimenticato idillio con la figlia del medico del luogo, collega di suo padre Michele. E chi sa! che anche un altro grande poeta, il Sommo «in una di quelle sue peregrinazioni... non abbia percorso — disse il Barzellotti — parte del Monte Amiata, e si sia ispirato allo aspetto di questa natura potente e maestosa!». Certo, poichè un tratto dell'antica strada *romea* lambiva fra S. Quirico e Acquapendente sotto Radicofani l'Amiata selvaggio di Guglielmo e d'Oberto Aldobran-

IL FONTE DEI ROBIA IN S. FIORA. *(fot. Lombardi)*

LA PESCHIERA DELLA FIORA.

deschi; necessariamente quello seppe l'orme di Dante, quando diretto a Roma, o reduce, raccolse dal luogo la fama della potenza dei conti di S. Fiora, e la gesta cortese di Ghino di Tacco *dalle braccia fiere*. Ma risalendo anche noi a cercar con la vista l'inespugnabile asilo del ladrone senese, che dovea suggerire al Boccaccio una delle più agili e colorite novelle, eccoci all'ultimo, più alto borgo amiatino (m. 834) e il più noto nei tempi remoti per il celebre convento benedettino, ch'ebbe *merum et mixtum imperium*, e che gli dette il nome, conservato fin oggi, di Abbadia S. Salvatore. La leggenda si sposa qui con la storia, narrando che Rachi, re dei Longobardi, cacciando per quelle folte selve ebbe il comando dal divino Salvatore, apparsogli tra le fronde di un annoso castagno, di fondare la Abbazia, dotarla di ricchi feudi, e in quella votarsi alla rigida penitenza benedettina. Anche Pio II, che trascorse in quel cenobio l'estate del 1462 datando le bolle *sub castaneo*, ricorda la favolosa fondazione, visita il romitorio dell'Ermeta, l'altro più lontano del Vivo, coglie l'erba *scarlina*, che salvò dalla peste l'esercito di Carlo Magno nella marcia ver-

CASCATA DELL'ENTE PRESSO ARCIDOSSO.

PRIGIONIERI AUSTRIACI CHE ATTERRANO LE SELVE DELL'AMIATA.

so Roma; ma non prevede il tesoro più prezioso nascosto dalla natura nelle viscere del monte: il *vivo argento*, che ha dato oggi alla vecchia montagna di Siena fama e grido nel mondo. Di quelle ricche miniere, scoperte appunto presso l'Abbadia S. Salvatore, da cui « proviene un quarto del mercurio annualmente posto sul mercato mondiale » ampiamente e magistralmente scrisse in questa stessa *Rivista* il prof. Marinelli; quindi, piuttosto che ripetere, amiamo far salire il turista, da questa più accessibile via, il declivio della montagna; che purtroppo da questo versante fu di recente schiomato in parte dal suo verde ammanto, così da richiamare giustamente contro il vandalico scempio la vigile e provvida attenzione della Società senese per la difesa del paesaggio. La vetta (m. 1732) comodamente raggiunta in circa due ore sui pazienti somarelli, è formata da una piramide di gigantesche rupi trachitiche, l'una sull'altra accavallate dalle ciclopiche forze della natura, o meglio, secondo i geologi, eruttate come incandescente lava da un'enorme fessura vulcanica, le cui labbra tagliavano le cime più elevate del monte. Ma dove una volta l'ignivora furia sferrava la morte, ride oggi la vita: ride sul piano erboso sottostante al cumolo delle roccie, solcate dal fulmine, dentro la cornice dei faggi ed a piè della gran croce di ferro, battuto nelle officine Zalaffi di Siena, che, arditamente inalzata lassù, stende le sue braccia all'amplesso del cielo e della terra.

Il turista, che domina di lassù l'immenso giro dell'alma terra saturnia, da Civitavecchia all'Argentaro, da Orvieto a Viterbo, da Siena a Perugia — sterminato giro di valli e di monti, che il sole eguaglia sotto un flavo ammanto, e su cui veleggiano lenti, sperduti fiocchi di nubi — il turista, poeta dell'altezza, è preso, al cospetto e al di sopra di tanto mondo, immerso laggiù nelle mondane cure, da un senso d'arcana, felice liberazione; sente la vita dello spirito, prova non solo di essere più prossimo al cielo, ma più vicino a Dio.

EUGENIO LAZZARESCHI.

———

Fotografie gentilmente favorite dalla Ditta Stefano Venturini di Siena e dallo Stabilimento d'Arti Grafiche Gustavo Modiano di Milano.

FIG. I - STAZIONE DELLA FUNIVIA.

LA FUNIVIA DI SAVONA

Un problema economico.

Gli arredamenti meccanici portuali sono un derivato della necessità di liberare prestissimo dal loro carico le navi che arrivano nei porti. Una nave rende economicamente quando naviga trasportando della merce. Come magazzino deposito essa è troppo costosa ed è anche per questo che le autorità dei porti più moderni considerano il problema della costruzione di larghi depositi come il più impellente bisogno, e ciò deriva pure dal fatto che tali opere costituiscono per il commercio una fortissima agevolazione. In Inghilterra questo problema, al tempo della sostituzione del vapore alla vela, ebbe un posto eminente fra quelli di carattere nazionale. L'attuale oscillazione dei prezzi delle farine in Turchia si deve appunto alla mancanza di tali arredamenti portuali, che non permette ai commercianti di rispondere alle pronte esigenze del pubblico. Vi sono dei porti, in cui la costruzione di grandi magazzini e depositi riesce impossibile per mancanza di spazio, perchè il porto trovasi addossato alle falde di qualche monte. In tale caso non è consigliabile l'allargamento delle banchine ed il conseguente riempimento di parte del porto. Questo lavoro costerebbe moltissimo e non potrebbe, ultimato, essere suscettibile di facili modificazioni, essendo lo spazio costruito ristretto e calcolato in base ad un determinato flusso di traffico. Per questo genere di porti sorge poi un'altra difficoltà; quella di incanalare il traffico per l'interno attraverso una linea ferroviaria ripidissima, che deve superare il ridosso delle colline o del monte, ai cui piedi è adagiato il porto stesso.

La soluzione del problema diventa allora difficilissima e difatti porti a grande sviluppo situati in tali posizioni non se ne trovano che rarissimi e proprio dove la concorrenza con altri porti è limitata per le naturali posizioni geografiche. In genere il grande porto sorge e prospera sulle rive dei fiumi, specie di quelli che internandosi restano navigabili per i rimorchiatori e per le chiatte. La maggioranza dei porti inglesi, sia prova di ciò, è situata alla foce dei grandi fiumi.

Il porto carbonifero di Savona.

In Italia, il porto di Savona è addossato ad una catena di collinette che gli si disten-

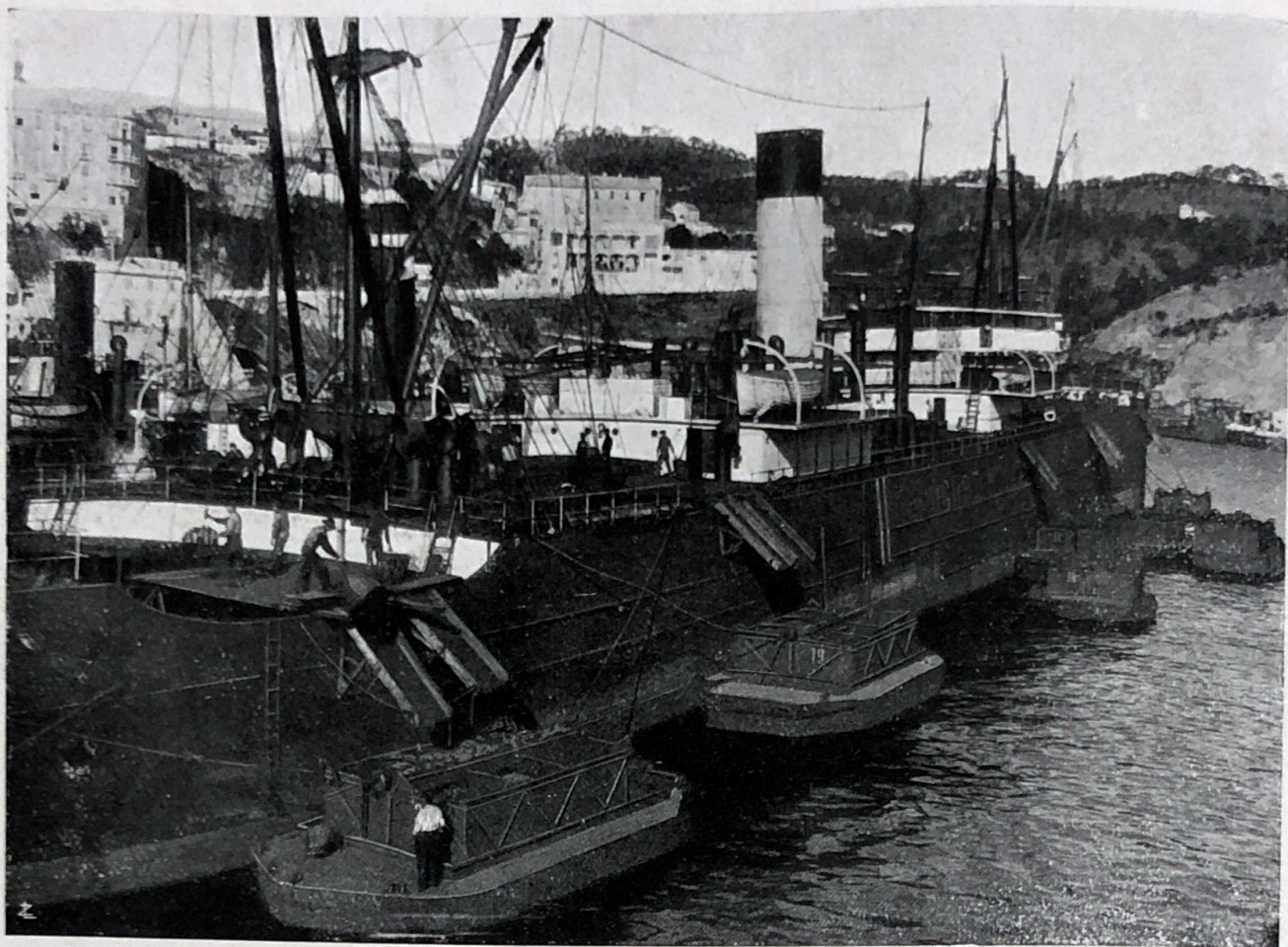



FIG. 2 - SCARICO DEL CARBONE DALLE NAVI A SAVONA.

dono attorno, creando quelle condizioni naturali di buon ancoraggio per il marinaio inseguito dai venti e dai mari tempestosi. Savona, nell'economia italiana, è il porto naturale del Piemonte, ed assorbe una straordinaria quantità di carbone per i forni delle sue caldaie, per le sacche dei suoi alti forni e per quella serie di attività nelle quali il carbone è come l'ossigeno per i nostri polmoni. Questo minerale ci proviene in maggioranza dall'Inghilerra, trasportato da navi piuttosto tozze nelle forme, che hanno acquistato il particolare nome di « *collier* » e che furono le prime navi costruite appositamente per servire una particolare merce.

Savona non aveva una grande potenzialità di magazzinaggio, nè gli era molto favorevole l'accesso ferroviario all'interno con la costruzione di una fitta rete di raccordi e di linee. Il limitatissimo spazio destinato all'inoltro del carbone e la poca quantità di carri ferroviari disponibile, non soddisfacevano le esigenze dell'interno. D'altro canto un rialzo o un ribasso dei noli o dei cambi, la minaccia di uno sciopero nelle miniere del Galles o dell'intera Inghilterra, una agitazione dei *dockers* inglesi o americani, bastava a fare rallentare o intensificare gli arrivi. Allora non possedendo Savona lo sbocco veloce per inoltrare la grande quantità di carbone che delle volte invadeva il mercato, il porto s'ingorgava, i vapori restavano fermi a fare da magazzini con gravissimo dispendio, lo scarico avveniva con mezzi di fortuna ed il commercio portuario subiva enormi congestioni, senza che il retroterra potesse per nulla avvalersi della merce già arrivata in porto. Nel 1912 Savona risolveva degnamente il suo problema unendo le calate del porto ad un vasto deposito situato a 23 km. all'interno, S. Giuseppe del Cairo, a mezzo di una teleferica o più propriamente di una funivia, capace di trasportare dal porto al deposito 150 tonn. all'ora e cioè ben 900.000 tonn. all'anno.

Lo scarico del carbone.

Il carbone viene nella stiva della nave, da un uomo, *palato* nella *coffa* ed a mezzo dei picchi di carico, mossi da verricelli di bordo, portato in coperta, dove un altro uomo, sgancia la coffa e ne lascia scorrere il contenuto

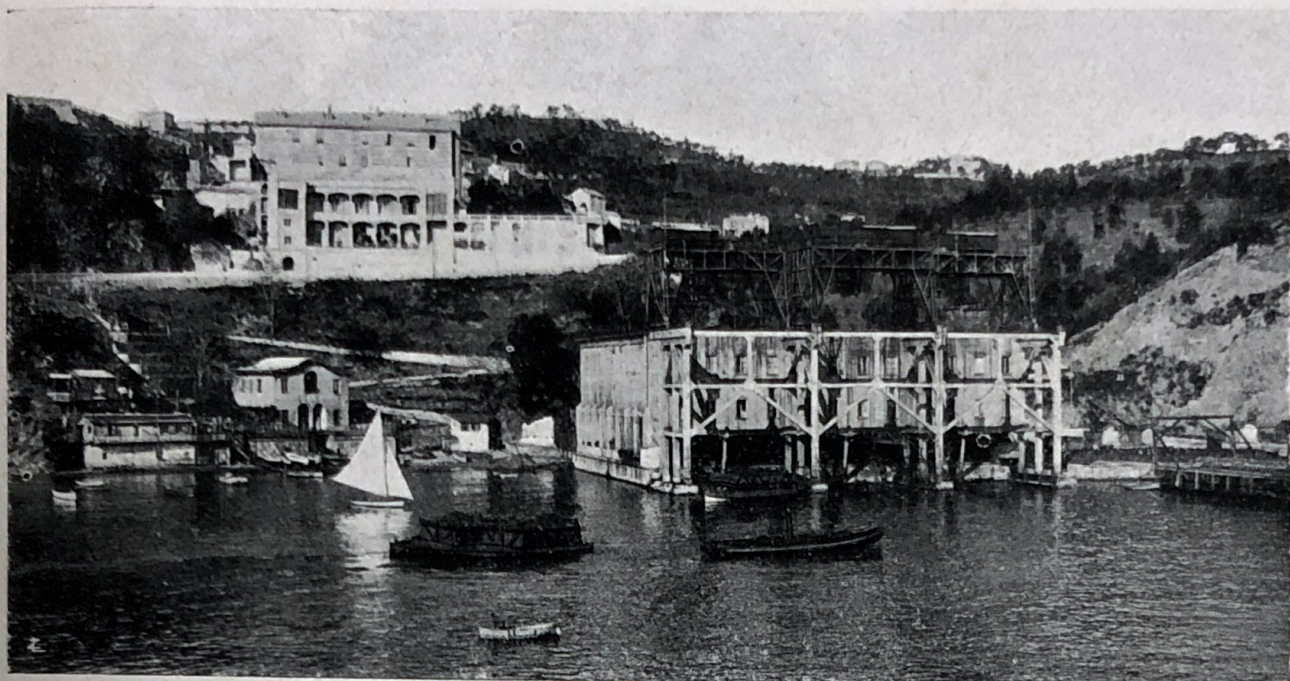



FIG. 3 - CHIATTE CARICHE A RIMORCHIO DAL VAPORE AI SYLOS (SAVONA).

lungo un canale di legno o di ferro, da dove esso cade in appositi cassoni a cielo scoperto, posti su larghe chiatte e con le due metà montate su cerniera (fig. 2). Ogni cassone può contenere sino a 30 tonn. di carbone. La chiatta, così piena, viene rimorchiata sotto le gru a ponte della stazione di partenza della funivia (fig. 1). Essa, simile ad un piccolo alveare, è formata di tante celle che costituiscono la serie dei *sylos*, dove viene depositato il carbone. La fotografia citata, è stata presa di domenica. Le chiatte dormono allineate ed inoperose e vi è una grande calma nel cielo e nell'aria tutta, lungo l'incantevole sponda ligure, che si snoda gropposa e ridente, specchiandosi nel morbido Tirreno. Le gru a ponte che sono contrassegnate da un numero, non lavorano. Si osservino chiaramente le bocche delle varie celle, su alcune di esse vi sono posti i cassoni. Nell'altra fotografia (fig. 3) il lavoro ferve. Il piccolo rimorchiatore trascina due chiatte cariche. Le gru a ponte sono sull'incastellatura di cemento armato, sul davanti della stazione. Solleveranno dalle chiatte i pesanti cassoni. Una serie di bilici speciali li peserà, prima e dopo l'operazione, staccando dei cartellini con le pesate impresse a secco. Scorreranno lungo i binari, si fermeranno sulle celle da riempire. A mezzo di appositi meccanismi si apriranno le due metà del cassone che lavora a cerniera ed il carbone precipiterà nei *sylos*. La prima fase dell'operazione è compiuta. Tra breve se ne inizierà un'altra e dall'avvicendarsi di esse, le industrie usufruiranno in poco tempo del carbone giunto d'oltre Atlantico. Ora c'è una piccola striscia di cielo, nella quale corrono dei fili sostenuti da braccia di ferro e lungo i fili una infinità di piccoli ragni sospesi si inseguono sopra le punte degli ulivi, mareggianti nelle vallate.

Una funivia di 18 chilometri.

Da sotto i *sylos* parte la funivia propriamente detta. Sono 18 km. di linea poggiata su 209 piloni a traliccio, di altezza variabile, che può raggiungere talvolta i 35 metri. Fra pilone e pilone è poggiato un cavo che fa da rotaia (fig. 4): grosso avvolgimento di fili di acciaio a sagoma speciale. Ha un diametro di 50 mm. La sezione del filo esterno è sagomata a zeta, perchè un filo rotto non esca dall'avvolgimento e faccia deragliare i vagoncini. Il cavo è capace di resistere alla trazione di 150.000 kg. e pesa ben 14 kg. al metro lineare.

Quale lavoro non fu necessario per portarlo attraverso gli Appennini! Si dovettero costruire delle apposite strade ed aggiogare 6 paia di buoi per il traino di qualche parte della linea. Il movimento di tutto il sistema è assicurato da un cavo detto *traente,* di tipo ordinario, che, opportunamente serrato da morse di cui ogni vagonetto è munito, li trascina con sè con moto uguale lungo tutta la

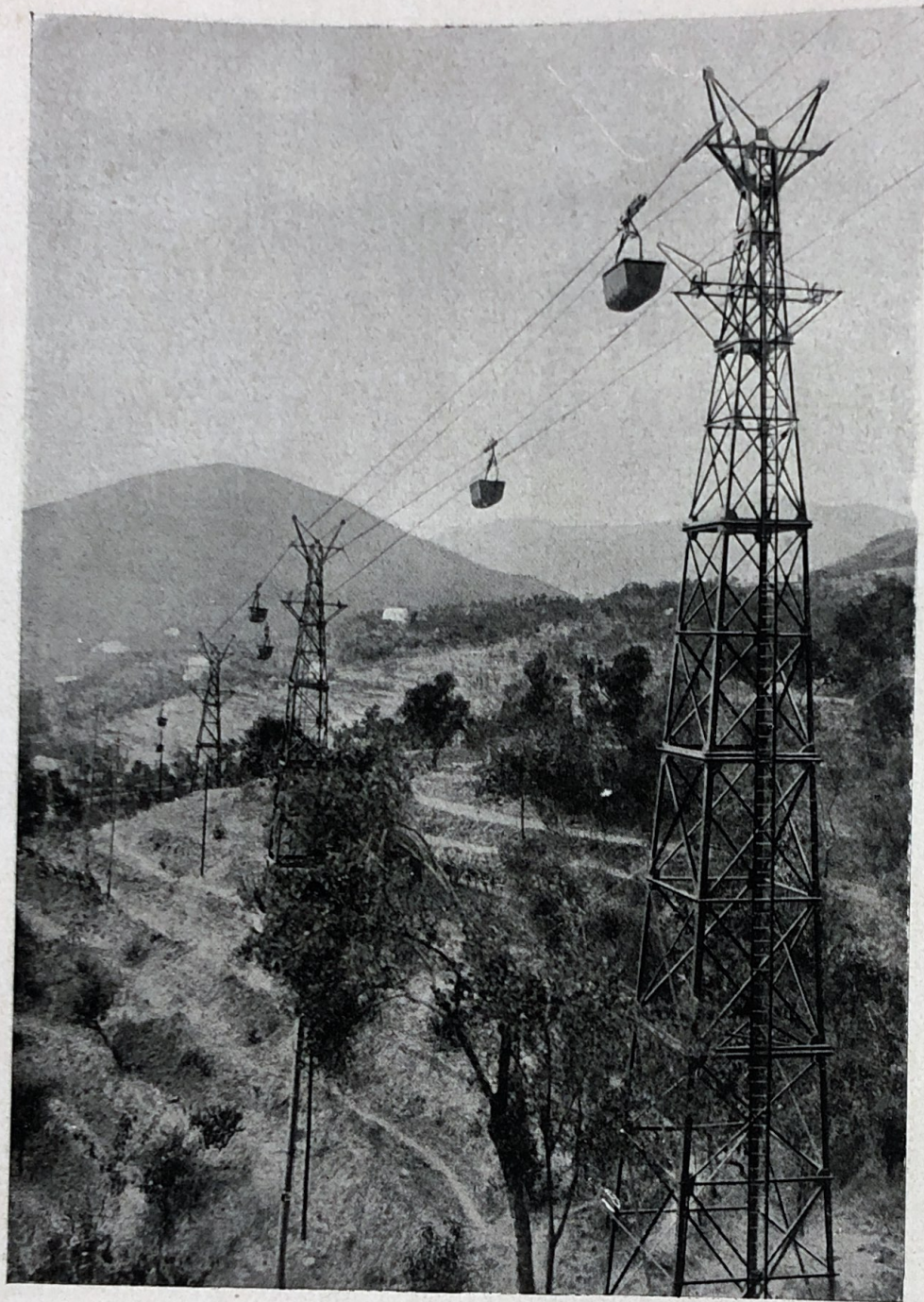



FIG. 4 - UNA FILA DI PILASTRI.

Qui la bellezza della natura è pari alla grandezza dell' opera. Un parco di duecentomila metri quadrati è a disposizione della merce in arrivo. I vagonetti possono scegliere due vie a seconda che trattisi di merce a immediato inoltro ferroviario o destinata al temporaneo deposito. Nel secondo dei casi essi passano sopra una serie di 48 *sylos*, sovrastanti a 4 linee di binari. Su questi passano i carri ferroviari. Basta abbassare una tramoggia perchè in 40 secondi un carro di 20 tonn. sia già carico e s' avvii, per naturale pendenza, verso i bilici ed i binari di smistamento. Guardate (fig. 5) il carro sotto la tramoggia, mentre il carbone lo riempie. Due delle tre tramogge sono sollevate, una lavora. Quando il vagone è riempito basta sollevarla, ottenendo l'immediata chiusura del *sylos*.

estensione della linea. I vagonetti in discesa aiutano il traino di quelli in salita. Quattro stazioni motrici assicurano a mezzo di appositi verricelli e pulegge a gola il movimento del cavo traente, bastando la forza di quattro motori elettrici da 180 HP per muovere i 250 vagonetti carichi in salita e 250 vuoti in discesa. Si seguono alla distanza di 72 metri l'uno dall'altro, ogni 23 secondi, impiegando 1 ora e 40 minuti a compiere l'intero tragitto. Partono da quota 5 e salgono fino a 520 metri sul mare per scendere poi a 340 metri nel piano di S. Giuseppe di Cairo.

Nel primo dei casi i vagonetti corrono lungo un colonnato di 900 metri di lunghezza ed alto 15 metri dal suolo. Due ponti trasbordatori perpendicolari a detto colonnato e posti su carrelli che ne permettono lo spostamento, assicurano a mezzo di tramoggia lo scarico dei vagonetti ed a mezzo di benne il successivo ricarico sui vagoni. Sono i due ponti (fig. 8) trasbordatori magnifiche ed imponenti costruzioni a traliccio. Chi lo crederebbe? Solo quattro uomini ne assicurano il funzionamento. In una sola ora possono essere ricaricate 150 tonn. di carbone, cioè può essere assorbito tutto il carico orario della funivia. I

FIG. 5 - UN CARRO SOTTO I SYLOS DI SAN GIUSEPPE.

ponti pesano 250 tonn. ciascuno ed hanno una luce di 60 metri e, particolare assai importante, debbono con la loro sporgenza a sbalzo sfiorare la linea di scorrimento dei vagonetti con la precisione del centimetro.

Basterebbe un salto di 1 cm. per fare deragliare un vagonetto ed obbligare all'arresto tutto l'impianto.

Ecco la benna che compie la sua ultima funzione! La mano robusta d'acciaio ha preso, quanto poteva contenerne, di carbone dal largo mucchio che è sulla spianata ed ora lo riversa dentro i carri sottostanti. In fondo un'altra benna chiusa, in attesa del suo turno. L'apertura e la chiusura di essa si ottiene a mezzo di catene e pulegge. L'uomo che guida tutti i movimenti è dentro la piccola garitta, in mezzo a leve di varia specie e dall'alto dispone e domina tutto l'immenso tralicciato, che sulle rotaie lucide scivola leggero ed ubbidiente, cigolando.

La potenzialità dell' impianto.

I depositi di S. Giuseppe del Cairo sono completati da vasti capannoni incombustibili a compartimenti isolati per il traffico di cotone, che vi è assai sviluppato. Essi coprono circa 14.000 mq. di superficie e sono studiati appositamente per prevenire e limitare i pericoli d'incendio. Il trasporto del cotone si fa a mezzo di vagonetti speciali capaci di 4 balle ciascuno ed un cavo speciale li fa scendere fino ai capannoni, che percorrono in tutta la loro lunghezza, per scaricare le balle nel luogo stesso dell'appilaggio. Poco distante è un vasto parco ferroviario per la manovra di composizione dei treni ed il deposito dei carri. Esso può ospitare 1000 vagoni ed ha una potenzialità di carico, a pieno funzionamento dell'impianto, di 400 vagoni al giorno. Questo parco è raccordato alla stazione di S. Giuseppe di Cairo mediante binario che attraversa il fiume Bormida (fig. 7).

Nel 1917 erano immagazzinate a S. Giuseppe 200.000 tonn. di carbone, 67.000 balle di cotone, 40.000 tonn. di acciaio. Risalta da queste cifre la grandiosa capacità dei depositi di S. Giuseppe. Quale contributo di forza viva essi non hanno dato alla Nazione, nel periodo più critico della nostra guerra?

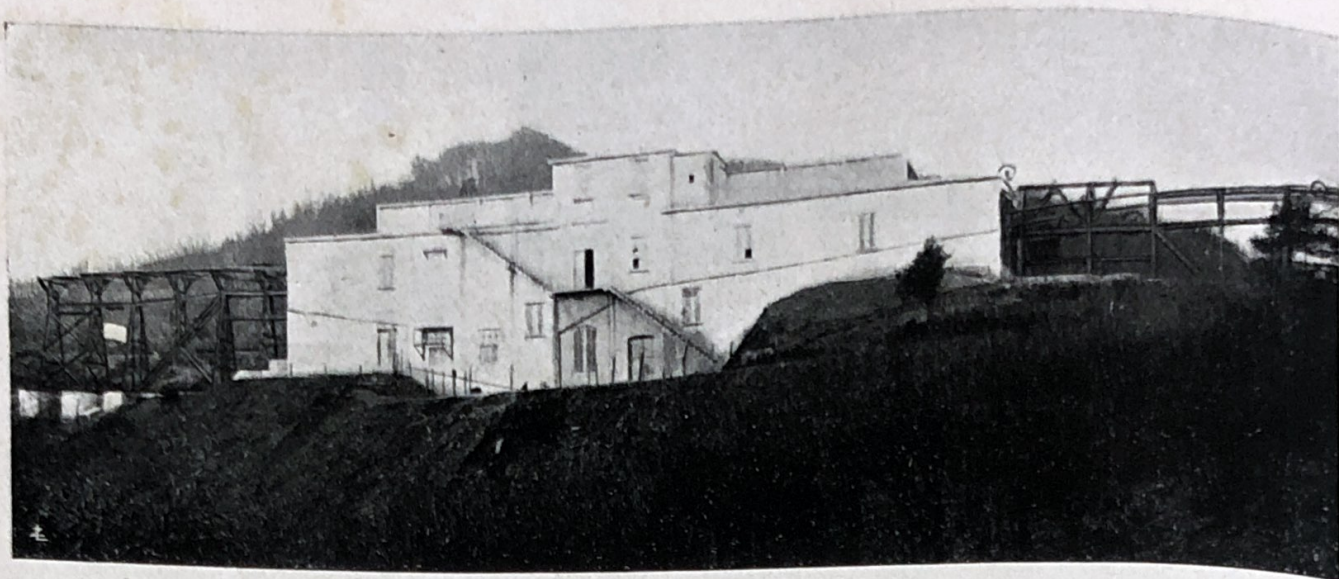



FIG. 6 - UNA STAZIONE MOTRICE INTERMEDIA (SELLA).

Il porto di Savona ha dato alla guerra tutto il suo contributo di energia. Pochi italiani ne conoscono l'efficienza e la potenzialità. Gli stranieri non ne ammirano che i meravigliosi tramonti e la costa incantevole.

Le funivie, come ho accennato, furono studiate e costruite per sfollare le calate del porto di Savona e servirono tanto bene allo scopo, che, dopo la loro costruzione, cessò la onerosa necessità di depositare in galleggianti la merce che non trovava posto sulle banchine troppo anguste. Quando il traffico aumentava e forzava il lavoro, lo scarico delle merci a Savona procedette in maniera sempre regolare e le giacenze (dannose al commercio) furono ridotte al minimo ed, in ogni caso, non ebbero mai grave risonanza. Per agevolare il traffico, il costo del magazzinaggio e ricarico, via funivie, è praticamente nullo.

"Records" di velocità.

Si pensa di dare definitivo assetto all'opera col costruire un pontile d'accosto con gru a benna per lo scarico meccanico dei carboni. Un vapore sarà così scaricato in soli due giorni anzichè in dieci. Ed otto giorni di tempo guadagnato per una nave di 8000 tonn., rappresentano centinaia e centinaia di lire risparmiate. Ne deriva un pronto ribasso nei noli per Savona ed una possibile diminuzione del prezzo del carbone a terra. Si pensi che un piroscafo italiano, l'« *Attualità* » in quattro giorni e mezzo, a Rotterdam, ha scaricato 10 mila tonn. di grano ed

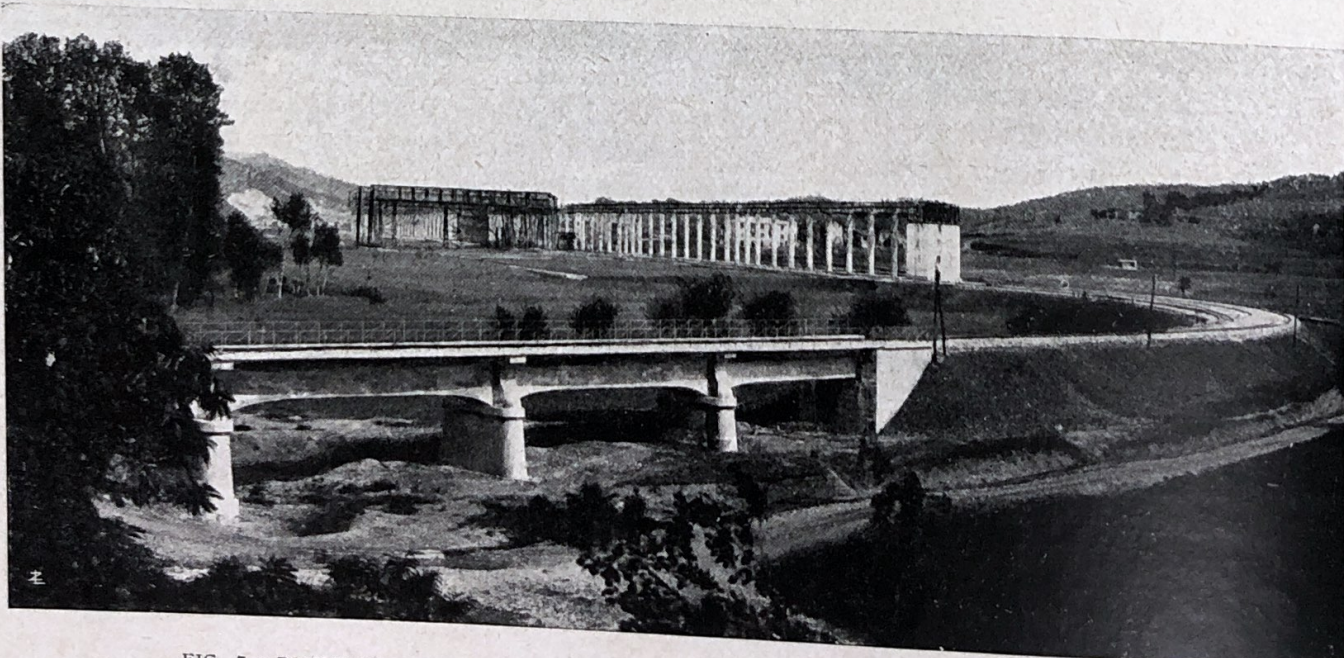



FIG. 7 - PONTE SUL BORMIDA COL RACCORDO ALLA STAZIONE FERROVIARIA SAN GIUSEPPE.

FIG. 8 - PONTE ELETTRICO CHE RICARICA IL CASSONE DEI VAGONI.

ha caricato 9000 tonn. di carbone, oltre a quello da bunker, cioè destinato al consumo della nave per il viaggio di ritorno in Italia.

Questo piroscafo ha battuto un *record*.

Oggi il porto moderno tende a dotarsi di meccanismi atti a lasciare libero prestissimo il piroscafo, tendenza che ha pure influito, secondo me, ad acuire l'attuale esuberanza di naviglio.

Il porto di Savona nel decorso anno ha importato 1.077.071 tonn. di merce, di cui 957.046 di carbone fossile. Ha riesportato 3.597 tonn. di tale merce, in maggioranza per via di mare e particolarmente su velieri. Il carbone che la funivia porta a S. Giuseppe è tutto destinato ad industrie italiane.

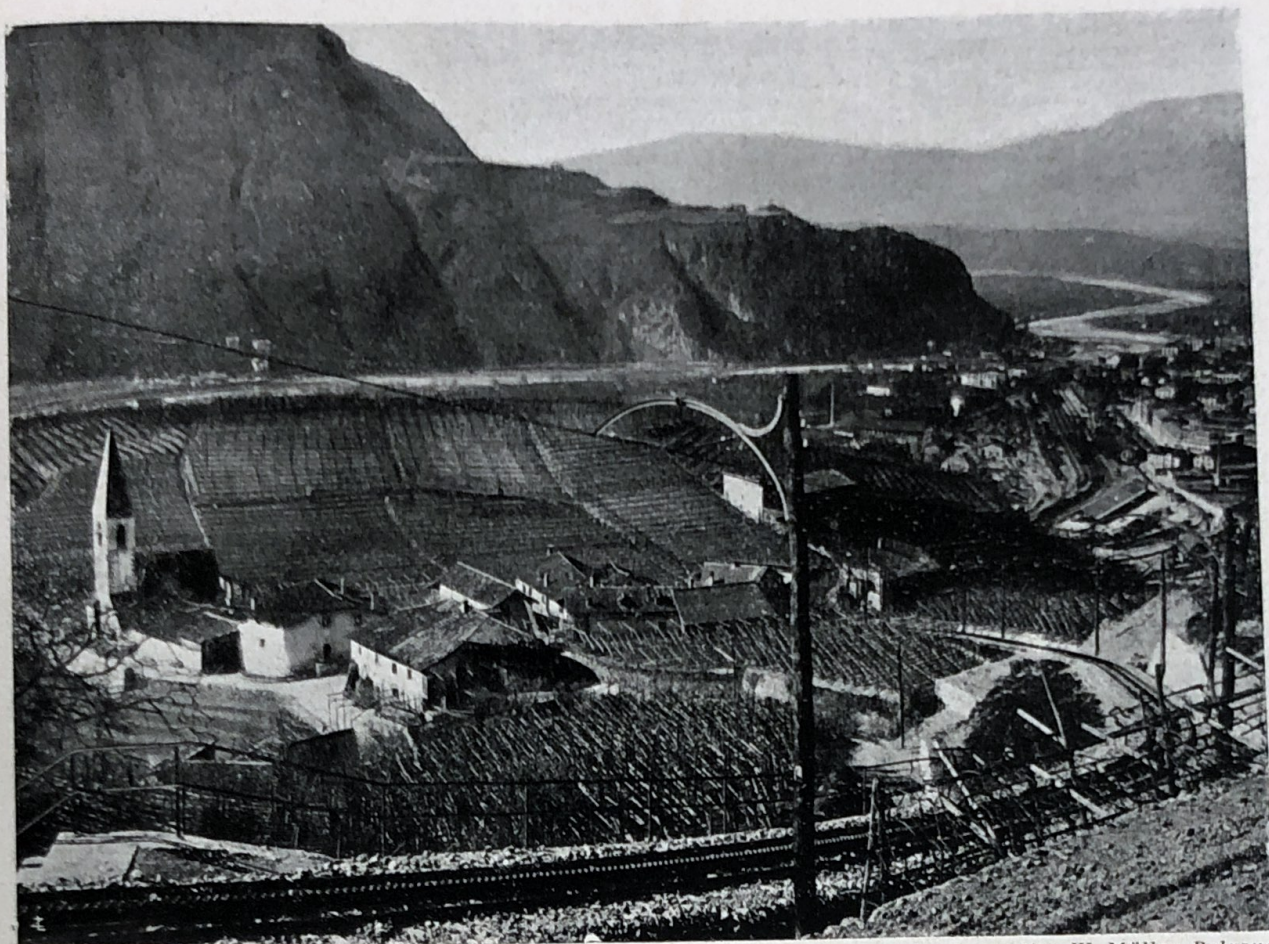
Il nuovo impianto, di cui ho parlato, costerà parecchi milioni e sarà eseguito non appena le autorità superiori avranno dato il loro assenso.

***

Percorrete in treno la fresca e verde linea ferroviaria, che da Savona, per S. Giuseppe, valica l'Appennino e va verso Ceva e verso la caligine industriosa del Lingotto. Se qualche viaggiatore straniero vi domanderà che cosa sono quei colonnati di ferro, simili agli alberi delle grandi corazzate americane, quei fili, quei vagoncini che fuggono in mezzo al verde, come se volessero gareggiare col treno velocissimo, rispondete loro così: « È il più grande impianto di funivia che esista in Europa e forse nel mondo ». Vi guarderà incredulo, soggiungerete allora: « Ed è tutto italiano! ».

ARMANDO MONTALTO.

A Breno in Valcamonica, per iniziativa di un sacerdote, studioso d'arte e di storia, appassionato raccoglitore, infaticato propagandista di turismo, Don Romolo Putelli, è sorto il *Museo Putelli*, significativo esempio del bene che ad un paese può recare la fede entusiastica e pertinace d'un uomo di buona volontà. Le illustrazioni che riproduciamo mostrano qualche aspetto più interessante della raccolta del Museo. Da sinistra a destra e dall'alto in basso: Particolare di una Camera intagliata da Maestri bresciani - La sala degli arredi ecclesiastici - Dipinto di maniera del Rubens - Dipinto di Dall'Oca Bianca - Quadro già capo-letto di Cesare Cantù (maniera del Van Dyk) - « La toletta » di T. Cremona. Soprattutto notevole è poi la raccolta di prodotti dell'arte paesana dei secoli passati.

Possa questo nostro cenno invogliare i lettori a visitare il Museo Putelli ed a patrocinare il sorgere di musei paesani in molti e molti centri d'Italia

(fot. W. Müller, Bolzano)

PANORAMA DEI VIGNETI DI SANTA MADDALENA (BOLZANO).

AMPELOTERAPIA

Non si spaventino coloro che non hanno appreso il greco, o l'hanno dimenticato — l'*ampeloterapia* non è la denominazione di un nuovo ritrovato, la cui fortuna si raccomandi anche ad una parola dalle sembianze misteriose; essa definisce semplicemente, nella concisione della sua etimologia, una vecchia cura che in Italia dovrebbe essere tenuta in grande onore, la *cura dell'uva*.

Vecchia cura la quale ha avuto in tutti i tempi i suoi apostoli ed i suoi assertori, della quale anche illustri medici nostri si sono occupati e si occupano con ragionata convinzione, ma che — strano a dirsi — è tuttora assai più popolare altrove di quel che non sia da noi, in paesi ove la vite non alligna o dove, ad ogni modo, non v'ha neanche lontanamente la dovizia d'uve di cui si allieta quasi ogni terra italiana. Vecchia cura la quale presenta un inestimabile vantaggio, in più dei comprovati benefici ch'essa arreca, quello di riuscire oltre ogni dire gradevole: ben poche medicine hanno il... buon gusto di possedere un sapore appena sopportabile, a malgrado dei sapienti *camouflages* onde spesso vengono circondate, dei quali invece il frutto giocondo della vite non ha certamente bisogno per sedurre il palato più schizzinoso e lo stomaco più intollerante!

La cura dell'uva, dicevamo, trova il suo ambiente naturale, l'ambiente d'elezione, nel nostro Paese ed è la considerazione di esso che ci suggerisce di parlarne dalle colonne di questa italianissima rivista turistica, a somiglianza di altre pratiche terapeutiche, qui pure largamente illustrate, in cui il fattore ambientale nostrano ha valore dominante: una cura climatica non si identifica, ad esempio, con Capri o Gressoney, una cura di bagni con Viareggio o il Lido, una cura idrominerale con Montecatini o Salsomag-

(*fot. W. Müller, Bolzano*)

GRIES - VITI A PERGOLATO.

giore o Roncegno, così come possiamo identificare una cura d'uva con Merano o Gries? Ed è da augurare che accanto alle superbe nostre stazioni climatiche, balneari e termali, sorgano in buon numero anche le *stazioni uveali*, dacchè neppure a queste farebbe difetto una incomparabile « materia prima » terapeutica, prettamente nostrana, in località dotate delle migliori attrattive e comodità di soggiorno.

A vero dire la cura d'uva fu tentata qua e là in Italia; un fervente partigiano di essa, il compianto prof. Fortunato Melocchi, l'aveva anni sono avviata in una delle nostre più ubertose zone viticole, la Valtellina, e quindi a Ramiola, sul Taro. L'iniziativa del Melocchi — corroborata dai risultati più lusinghieri — meritava di essere imitata su larga scala, e di suscitare l'interessamento generale dei medici italiani, il quale invece dove è stato scarso, dove è del tutto mancato.

Oggi però entro i nostri confini è una regione, l'Alto Adige, ove le cure uveali sono in grande voga da tempo antico; da Gries a Merano l'ampeloterapia è praticata sistematicamente, con indirizzo strettamente scientifico, diretta da medici che vi dedicano con amore e coscienza il frutto di cognizioni tratte dall'esperienza propria ed altrui, venutasi formando attraverso una lunga e felice esperienza. Da molti anni, prima della guerra, austriaci e germanici calavano a frotte in Val Venosta, all'epoca della vendemmia, e vi seguivano religiosamente la *Traubenkur*.

Naturalmente ancor oggi l'usanza vi è rimasta in pieno; e poichè quella fertile e ridentissima plaga è ora ricongiunta alla Patria, giova credere che, nella stagione propizia, le cure d'uva atesine recluteranno numerosi seguaci anche fra gli italiani. V'ha pure luogo a sperare che l'esempio che abbiamo ormai sotto mano, in casa nostra, attragga l'attenzione di tutti coloro, medici e viticultori, i quali in altre regioni italiane avrebbero interesse a seguirlo, trattandosi d'una cura salutarmente benefica ed economicamente redditizia. In Germania, nella Svizzera, nell'Austria, in Ungheria, in Francia, le località dove si fa la cura dell'uva sono nu-

(fot. W. Müller, Bolzano)

GRIES - VIGNETO E PERGOLATO.

merose, e molte di esse reputatissime non solo da oggi. Ma il più strano si è che in taluni di quei luoghi l'uva impiegata viene tratta dall'Italia — a malgrado della distanza e della spesa — giacchè nessun altro prodotto del paese eguaglia le proprietà delle uve nostre, le quali son dunque a giusto titolo ricercatissime! Non è questa una circostanza che induce a meditare se per avventura anche nel nostro Paese non si possa fare quello che altrove vien fatto con la « materia prima » da esso fornita?

⁂

Nella cura dell'uva si fa uso particolarmente del succo, con l'esclusione dunque della buccia e dei semi, o *vinaccioli*. La composizione chimica dell'acino, e quindi anche del succo d'uva, o *mosto*, varia entro limiti abbastanza larghi a seconda della qualità dell'uva e del suo grado di maturazione; così pure è in relazione con la natura del terreno, il clima, lo stato della stagione, l'esposizione al sole, ecc.

Esso è composto di acqua, di materia zuccherina (zucchero d'uva = glucosio e levulosio) e d'altre materie estrattive nelle seguenti proporzioni percentuali: (1)

Acqua	da 70 a 80
Zuccheri	da 10 a 26
Altre materie estrattive . . .	da 4 a 10

Il glucosio è un elemento nutritivo fondamentale per il nostro organismo il quale ha verso di esso un potere di assorbimento e di assimilazione elevatissimo; il sangue circolante ne contiene normalmente un grammo e mezzo per litro, il che suggerì a Claude Bernard la pittoresca osservazione che « gli animali superiori vivono in un vero e proprio sciroppo »!

Ingerendo infatti del succo d'uva, il glucosio contenutovi viene rapidamente assorbito dalla mucosa dell'apparato digerente. Esso assicura la cosidetta funzione glicogenica del fegato; cioè le cellule epatiche elaborano le sostanze zuccherine trasformandole in *glicogene*, o amido animale, alimento di riserva destinato a sopperire al consumo di glucosio che ha luogo nei tessuti per effetto degli scambi vitali.

(1) A. Marescalchi - *Le cure d'uva* - Casalmonferrato, 1924.

(fot. W. Muller, Bolzano)

SANTA MADDALENA (BOLZANO) - VIGNETI.

L'alterazione di queste funzioni fondamentali dà luogo all'alterazione della nutrizione generale dell'organismo la quale può assumere la forma d'una vera e propria malattia, rivelata, fra gli altri sintomi, dal passaggio dello zucchero nelle orine. Coloro che si sono occupati della cura dell'uva hanno constatato che il glucosio contenuto nel mosto eccita e ravviva la funzione glicogenica alterata o assopita, restituendole il normale equilibrio. Il Melocchi ha fatto, a tale proposito, una osservazione interessante: lo zucchero d'uva, o glucosio naturale, viene completamente assimilato dall'organismo al quale è somministrato, a differenza del glucosio artificiale che invece appare presto nelle orine.

Lo stesso Melocchi ha messo in vista anche l'azione dei vari sali che si trovano in soluzione nei succo d'uva, azione benefica già nota agli antichi medici, in quanto concorre ad aumentare la circolazione, epperciò serve efficacemente per la depurazione dei tessuti e per l'eliminazione delle sostanze inutili o dannose all'organismo. « Io paragono la cura dell'uva — ha scritto il Melocchi — alla cura delle acque minerali, ma con la importante differenza che mentre queste sono capaci, come l'uva, di depurare l'organismo rendendone più facile la nutrizione, quella contribuisce altresì, per sua particolare virtù, a una diretta nutrizione, giacchè per se stessa è un alimento di valore altissimo ».

Lo stesso concetto esprimeva vent'anni sono un altro scienziato nostro, pure scomparso, il prof. R. Massalongo, che nel veronese applicò largamente la cura dell'uva: « Il succo d'uva, per i principî che contiene e particolarmente per i suoi materiali salini, costituisce una vera acqua naturale, più carica in sostanze minerali delle più rinomate sorgenti; per questo, soprattutto in Germania, le cure d'uva vengono preconizzate non solo come trattamento principale ed esclusivo (*Hauptkur*), ma ancora come cura complementare (*Nachkur*) all' uso delle acque minerali. L'osservazione clinica — aggiunge-

(fot. Leo Bachrendt, Merano)

MERANO - VIGNETI A PERGOLATO.

va il Massalongo — ha dimostrato che durante la cura d'uva, la salute generale migliora, l'appetito aumenta rapidamente e le funzioni digestive si compiono con maggiore regolarità ed energia; si prova una facilità nei movimenti, un benessere manifesto, e l'aumento del peso nello spazio di 4-5 settimane di cura può raggiungere i 4 o 5 kg.

(fot. Leo Baehrendt, Merano)

IL «SALTNER», LA GUARDIA DEI VIGNETI NELL' ALTO ADIGE.

più comodo e gradevole, e anche se prolungato non presenta in genere gli inconvenienti che possono essere dati dall'uso di queste.

Ne risulta invece un miglioramento delle funzioni gastro-intestinali ed uno stato di benessere dovuto al rinvigorito ricambio organico. In quanto all' azione diuretica è facilmente constatabile durante la cura dell'uva, nella quale si nota subito un aumento della diuresi che raggiunge il suo massimo al terzo giorno, secondo le osservazioni dello stesso Moreigne.

Un' elencazione dettagliata delle affezioni suscettibili della cura uveale ci porterebbe assai lontano; ma anche i cenni brevi e frammentari dati più sopra sono sufficienti a dimostrare quanto il campo dell'ampeloterapia possa essere vasto. Basti pensare alle differenti e molteplici manifestazioni morbose del tubo gastro-enterico — dai semplici disturbi digestivi, alle dispepsie più aggravate, ai catarri gastrici — sieno esse legate o meno ad altre forme (per esempio l'anemia o l'esaurimento nervoso); alla serie delle turbe intestinali, semplici atonie con costipazioni e risentimenti emorroidali proprii di coloro che fanno vita sedentaria, o catarri enterici di varia entità, compresi quelli ad andamento cronico e ribelle; alle alterazioni della funzione del fegato, anch'esse talora dipendenti da altre malattie, ed alla obesità che vi è spesso connessa. Basti pensare a tutto questo per comprendere come la cura dell'uva, che in moltissimi dei casi citati (tenendo pur presente che più che la malattia conviene curare il malato) dà risultati veramente benefici, ha un proprio dominio di singolare estensione ed importanza. Nè dobbiamo omettere di ricordare come in tutte le forme di debolezza, di deperimento, di denutrizione, di esaurimento conseguente a lunghe malat-

Infine il prof. Luigi Devoto — il quale da anni caldeggia la diffusione delle cure uveali in Italia — precisa con le parole seguenti gli effetti della cura dell'uva: « L'uva è un vero alimento che consente il risparmio delle sostanze azotate e sottrae l'organismo al peso di stentati o imperfetti ricambi azotati; esplica un' azione stimolante sul fegato e particolarmente sulla secrezione biliare, costituisce un ristoro per il tessuto renale, diminuisce le putrefazioni intestinali, svolge un'azione diuretica e, volendo, si possono avere effetti purgativi ».

Infatti anche per il Moreigne — altro studioso di ampeloterapia — l'azione del succo d'uva è paragonabile a quella delle acque minerali purgative; l'uso di quello è però

tie, a eccessivo lavoro ovvero, nei fanciulli e negli adolescenti, a vere e proprie crisi di crescenza — come suol dirsi — spesso associate a forme anemiche, la ampeloterapia abbia frequentemente operato dei veri miracoli.

Non insisteremo dunque su questo argomento, interessandoci piuttosto di dare una visione sommaria di che cosa sia e possa rappresentare la cura dell'uva, lasciando al medico, in più naturale sede, di consigliare e di prescrivere a ragion veduta, anche per altre categorie di affezioni che qui non abbiamo nominate.

***

(fot. W. Müller, Bolzano)
GRIES - VENDEMMIATRICI.

Quali sono le uve più adatte per questa forma di terapia?

Il Marescalchi nel suo aureo volumetto, già citato, sulle « Cure d'uva » stabilisce anzitutto:

« La pratica finora ha indicato che debbano essere specialmente raccomandate:

— uve per colore *bianco* o *rosa* in generale, in luogo di uve troppo cariche di colore nella loro buccia; l'eccesso di colore implica eccesso di materiali tannici (tuttavia nell'Alto Adige sono largamente usate, anzi vorremmo dire preferite dagli specialisti d'ampeloterapia alcune varietà d'uva rossa, come la ben nota *Frankenthal* più oltre citata);

— uve di moderata acidità, cioè non eccessivamente cariche di acidi e sali acidi, ma nemmeno troppo povere di questi elementi che hanno la loro utile funzione;

— uve non eccessivamente acquose, perchè l'eccesso di acqua porta un peso inutile e non sempre innocuo allo stomaco;

— uve non aromatiche, perchè le uve ricche di olii essenziali e sostanze analoghe, come *moscato, malvasia, aleatico,* sono spesso troppo eccitanti o « riscaldanti », come dice il volgo; quanto meno, esse creano spesso una stanchezza nel consumatore che nuoce alla continuità della cura, la quale abbisogna anzi di rendere appetitosa e gradita sempre l'uva, a mano a mano che la cura procede;

— uve precocissime, precoci, normali e tardive quanto a maturazione, così cioè da comprendere il più lungo possibile periodo adatto alla cura ».

Secondo il Marescalchi, quindi, i tipi d'uva più particolarmente indicati alla cura, anche secondo l'esperienza dei medici che la prescrivono nelle stazioni ampeloterapiche, sono i seguenti:

AGOSTENGA o Lugliatica verde, Agostana, *Weisser Kilianer,* Uva luce, *Seidentraube, Früher Malvasia.*

BARBAROSSA o Uva brugno, Pruno, Uva regina, Rossa di Bitonto, Greco rosso.

BESGANO o Basegano, Bersegana, Grignolò, Colombana.

CHASSELAS DORATO o Bianco, di Fontainebleau, *Gutedel, Fendant blanc, Gelber Gutedel.*

CHASSELAS ROSA o *Frankentraube, Rother Gutedel, Tokai rose.*

CHASSELAS VIOLETTO o *Königler Gutedel, Chasselas rouge d'Espagne, Red Chasselas,* Chasselas reale.

COLOMBANA o Colombana di Peccioli, S. Colombano.

ERBALUCE o Erbalus, Ambra.

(fot. W. Müller, Bolzano)

LANA - PERGOLATO DI VITI SULLA STRADA.

FRANKENTHAL o *Edel Vernatsch, Grossvernatsch,* Schiavone, *Uva di Merano.* È la più usata per la cura d'uva in Alto Adige.

GARGANEGA o *Weisser Terlaner* (in Alto Adige) Bianchetta (in Trentino).

LUGLIENGA o Lugliatica, Sant'Anna, Uglienga, *Frühleipziger.*

MADDALENA ANGEVINA.

TRAMINER ROSSO o Forment, Formentin, *Fränkisch, Rothedel, Rothfranke,* Savagnin rosa. Molto usata anche questa in Alto Adige per la cura uveale.

TREBBIANO o Biancone, Balzemina bianca, Campolese, Albarola, Greco di Benevento, Ugniblanc, *Roussan.*

VALTELLINA ROSSA o *Fleischrother Veltliner, Veltliner, Feldlinger,* usata in Alto Adige.

VERDEA o Paradisa, Verdesa, *Dorée d'Italie.*

VERMENTINO o Favorita d'Alba, *Grosse Clairette,* Piccobon, Vannentino.

Come si vede, viticultori, medici e... malati non hanno che l'imbarazzo della scelta in questa attraente distinta, a cui si potrebbero aggiungere ancora altre varietà pur esse assai reputate dagli ampeloterapisti.

***

E per conchiudere questo scritto il quale, amiamo ripeterlo, non ha che un semplice intento di volgarizzazione, diciamo brevemente come viene praticata la cura dell'uva.

A Merano e a Gries ove, come già abbiamo notato, le cure uveali sono fatte con metodo rigorosamente razionale, si prescrivono generalmente da 250 grammi sino a tre chili d'uva, in dosi crescenti ed a seconda delle malattie, da prendersi a diverse riprese negli intervalli tra un pasto e l'altro, in razioni di diversa quantità e variamente distanziate dai pasti stessi, giusta le indicazioni del medico. Per maggiori dettagli si può utilmente consultare il pratico volumetto del dott. R. Hausman: *Die Traubenkur, mit Rücksicht auf Erfahrungen in Meran* (7ª ediz., Merano).

L'uva messa in vendita per la cura è accuratamente scelta e controllata dalle autorità sanitarie. A preferenza la si mangia in grappolo; gli acini devono essere schiacciati fra lingua e palato e non coi denti, nè si

VENDEMMIA IN VAL VENOSTA.

debbono ingerire la buccia ed i semi. Dopo mangiata l'uva, conviene procedere alla toeletta della bocca con lo spazzolino e delle soluzioni dentrificie alcaline: a Merano se ne vendono appositamente per questo uso. Invece il succo d'uva si impiega particolarmente da coloro cui l'uva irrita facilmente la cavità orale: esso vien preparato a mezzo di torchietti che si trovano ovunque nelle stazioni ampeloterapiche. Il consumo dell'uva è però preferibile a quello del mosto, per la più completa funzione salivare determinata dalla masticazione, la quale favorisce la digestione. Inutile osservare che la cura dell'uva deve essere accompagnata da un acconcio regime dietetico, regolato dal medico in relazione alle affezioni che vengono trattate, mentre un normale tenore igienico di vita deve essere strettamente seguito.

La cura si fa abitualmente dalla metà di agosto alla fine di ottobre.

Come si vede, la ampeloterapia si presenta nel suo complesso in veste assai seducente, certamente molto di più di tante altre cure le quali, anche per le medesime forme morbose, non offrono tuttavia la possibilità di egual beneficio.

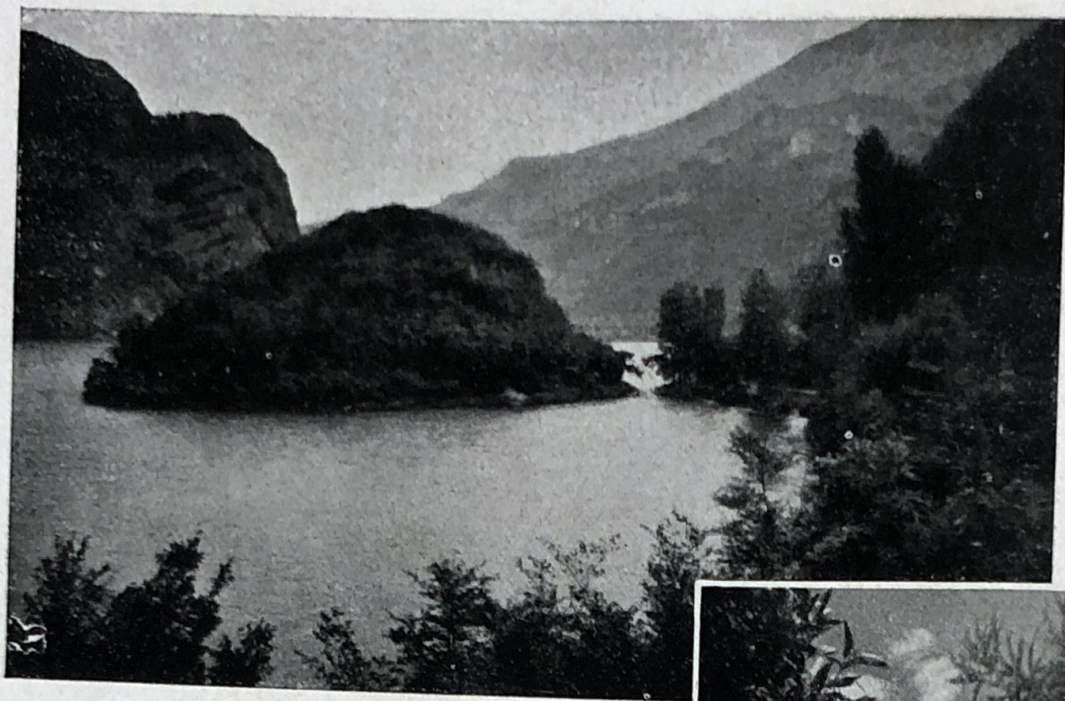
Non val dunque la pena di prendere in miglior considerazione « il delizioso frutto nel quale — come dice il Marescalchi — è concentrato tanto nostro sole e ricompensata tanta opera dei nostri agricoltori » anche per le sue virtù spiccatamente curative?

GUIDO RUATA.

Chi ha tempo non aspetti tempo....

Si avvicina una data fatidica: il 15 novembre 1924. Chi prima d'allora avrà inviato l'importo della quota sociale 1925 e dell'abbonamento a *Le Vie d'Italia* sarà in regola con lo Statuto (del T. C. I.) e quindi con la coscienza; riceverà regolarmente le pubblicazioni ed avrà diritto a fruire del prezzo di abbonamento di favore a *Le Vie d'Italia*: L. 12 anzichè L. 18.

I LAGHI DEL TRENTINO

Il LAGO DI LOPPIO (lungo km. 1.5, largo al massimo m. 500) posto sulla linea ferroviaria a scartamento ridotto Riva del Garda-Mori, è sommamente pittoresco, specie nell' estremità NO qui raffigurata con le sue verdi isolette. Ancora sulle sue rive, e in un'isola sistemata a difesa, sono visibili le traccie della guerra.

Il LAGO DI LEVICO (lungo km. 2.7, largo al massimo 0,9, profondo m. 36, coprente una superficie di kmq. 1,06) è non meno caratteristico. Situato a breve distanza dal paese omonimo, sulla ferrovia della Valsugana (Trento-Bassano), dalle acque di un verde intenso è meta di piacevoli gite in barca ed è anche frequentato, nella stagione estiva da bagnanti. La sua frequentazione è dovuta anche al fatto che esso trovasi presso rinomate stazioni di cura: Pergine, S. Cristoforo, Levico e Roncegno, tutte poste sulla linea ferroviaria Trento-Bassano, ed a non grande distanza da una stazione di cura estiva che ha pienamente ripreso la propria attività nel dopo guerra: Vetriolo, ove sgorgano le celebrate acque arsenicali. Più ampio (kmq. 5.38), se pur meno pittoresco, è il Lago di Caldonazzo, assai pescoso, separato da quello di Levico dalla ripida costa di S. Valentino.

(fot. di M. Girardelli, Udine)

VITA DEL TOURING

Risultato della votazione per l'approvazione del Bilancio 1923 e per l'elezione di 8 Consiglieri e di 3 Sindaci.

Nella Sede del Touring Club Italiano, il 1º agosto 1924, alle ore 9, presenti i Sindaci rag. cav. Camillo Magnocavallo, dott. G. B. Rocca, rag. cav. uff. Angelo Lonati, si procedette allo spoglio delle schede pervenute a tutto il 31 luglio 1924 coi seguenti risultati:

Votanti . . . . N. 19.658
Approvano il bilancio . . . . » 19.626
Non approvano il bilancio . . . . . . » 32

Sono eletti pel triennio 1924, 1925, 1926 a Consiglieri, i signori:

Binda ing. cav. Achille . . . con voti N. 19.574
Borletti comm. Senatore . . . » » » 19.523
Mangiagalli on. sen. prof. Luigi » » » 19.492
Mira prof. Giovanni . . . . » » » 19.554
Serina dott. comm. Gerolamo » » » 19.576
Tedeschi rag. comm. Mario . » » » 19.594
Zaffaroni comm. Alfredo . . » » » 19.553

Per l'esercizio 1924 a Sindaci, i signori:

Lonati rag. cav. uff. Angelo . con voti N. 19.596
Magnocavallo rag. cav. Camillo » » » 19.574
Rocca dott. rag. Gian Battista » » » 19.608

Voti su nominativi diversi e schede nulle N. 13
Voti riportati dal compianto ing. gr. uff. Alberto Riva, decesso il 10 maggio u. s., N. 19.541.

Attenzione! Comunicazione importante.

Come già nello scorso anno e nel precedente la Direzione del Touring ha studiato un punto amministrativo importante del bilancio del Touring che si riferisce a *Le Vie d'Italia*.

Come fu ripetutamente detto, debbono essere fatti i grossi contratti impegnativi colle cartiere e le tipografie per *Le Vie d'Italia* assai presto, pel blocco principale della tiratura il quale fruisce perciò dei vantaggi dei grandi contratti (più di un milione e mezzo solo per la carta). Nelle stesse condizioni si trovano i contratti per la pubblicità che alleviano alquanto il costo di tale blocco.

L'Amministrazione non può impegnarsi prima del novembre per più di quel quantitativo che ritiene probabile e quando in progresso di tempo pervengono altri abbonamenti deve provvedere in condizioni meno favorevoli e senza più tener conto dell'alleviamento dovuto alla pubblicità che viene, per equo riconoscimento della solerzia ripartito sui Soci che tengono doveroso conto delle difficoltà da superare. In queste non ultima è il rinnovo di tutti gli indirizzi.

Le Vie d'Italia si trovano, sotto l'aspetto dell'abbonamento, in una condizione diversa da periodici editoriali essendo date ai Soci al puro *costo*. Ciò si può del resto facilmente constatare confrontando redazione e mole delle *Vie d'Italia* con quelle di qualsiasi altro periodico.

Non essendovi state variazioni sensibili di mercato la Direzione del Touring confermando le deliberazioni prese l'anno scorso (1) ha ancora stabilito due tipi di abbonamento e cioè:

Tutti i Soci che invieranno nel periodo statutario *(15 novembre 1924)* la quota di L. 10.10, Estero L. 15,10 (se non sono Vitalizi) e insieme l'abbonamento alle "Vie d'Italia„ pagheranno per questo L. 12.10, Estero L. 20.10; tutti gli altri che verranno dopo pagheranno per l'abbonamento L. 18.10, Estero L. 26.10.

Inoltre.

Fino a tutto febbraio si continuerà ad accettare abbonamenti annuali *(cioè per 12 numeri) alle* Vie d'Italia. *Ma da marzo non si accetteranno che abbonamenti di altrettanti numeri, a L. 1.50 ciascuno più 10 centesimi per la ricevuta, quanti sono i mesi che intercorrono fra quello di abbonamento e la fine d'anno.*

I Consoci sono dunque avvertiti: fino al 15 novembre L. 12.10, Estero L. 20.10 (22.10 cumulativamente per quota annua e abbonamento alle "Vie d'Italia„, Estero L. 35.10) poi L. 18.10; Estero L. 26.10 (L. 28.10 cumulativamente per quota annua e abbonamento a "Le Vie d'Italia„, Estero L. 41.10).

Per la tutela degli interessi del T.C.I.

Ci è stato segnalato da alcuni Soci diligenti che la pubblicazione « Le Cento Città d'Italia » della Casa Editrice Sonzogno, di Milano, conteneva numerosi brani testualmente presi dalla *Guida d'Italia del T. C. I.* incastrati nelle descrizioni delle città. Qualche didascalia caratteristica di incisioni delle « Cento Città d'Italia » era pure costituita da stralci testuali della nostra Guida.

Conoscendo la correttezza personale del titolare della Casa, comm. Alberto Mattarelli, gli muovemmo appunto della cosa pel tramite dell'on. avv. Ermanno Albasini-Scrosati, che ebbe qualche breve scambio d'idee col comm. Mattarelli e col legale di questi avv. Carlo Dessalles. Il contatto condusse immediatamente in sede amichevole al rilascio da parte della Casa Sonzogno della seguente dichiarazione:

« La Casa Editrice Sonzogno deplora che « nella compilazione dei seguenti fascicoli « della sua pubblicazione: « Le Cento Città « d'Italia Illustrate »: *Torino, Palermo, Bo« logna, Laguna Veneta, Pisa, Siena, Bre-*

(1) Chi desideri conoscere nei minuti particolari le ragioni di tali deliberazioni, veda a pag. 1009 de *Le Vie d'Italia* del settembre 1923.

Il segreto dell' Efficienza

LA lubrificazione razionale, i proprietari di autoveicoli ben lo sanno, è il segreto dell' efficienza. Vale quindi la pena di studiare l'attuale costo di funzionamento del vostro automezzo.

Una positiva economia. Ecco ciò che rappresenta la razionale lubrificazione: essa riduce al minimo le spese di riparazioni, e conseguentemente il deprezzamento del vostro veicolo.

La scelta di un lubrificante appropriato al vostro tipo di motore vi libera quindi da ogni preoccupazione. Adottando l'uso degli oli GARGOYLE MOBILOIL, voi potete essere matematicamente certo di ottenere un funzionamento perfetto ed economico e

Ricordate che vi è una gradazione di GARGOYLE MOBILOIL scientificamente appropriata per ogni marca di vettura, autocarro o motociclo in circolazione e quella speciale gradazione di GARGOYLE MOBILOIL altro non è per voi che "la razionale lubrificazione,,.

Consultate la nostra "Guida di Lubrificazione,, esposta in tutti i buoni garages. Esigete recipienti litografati portanti il marchio rosso "GARGOYLE,, e muniti della chiusura di garanzia.

Rifiutate qualsiasi sostituzione.

GARGOYLE

Mobiloil

Consultate la Guida di Lubrificazione

Sede Sociale: GENOVA - Via Corsica, 21 F

AGENZIE e DEPOSITI; Ancona, Bari. Biella, Bologna, Borgo Panigale, Cagliari, Catania, Firenze, Genova, Livorno, Macerata, Milano, Napoli, Palermo, Roma, Sampierdarena, Termini Imerese, Torino, Trieste Tripoli, Venezia.

VACUUM OIL COMPANY, S.A.I.

« *scia, Verona, Vicenza, Bassano, Padova*, un « suo compilatore si sia valso delle Guide « del Touring non soltanto per consultazio« ne, ma anche come fonte di notizie, ripor« tandone integralmente numerosi brani; si « impegna, di conseguenza, a distruggere le « esistenti composizioni tipografiche di tali « brani ed a sostituirli totalmente in ulte« riori edizioni dei detti fascicoli; versa a « titolo di danni al Touring la somma di « L. 5.000 (cinquemila), che questo ha di« chiarato di destinare al Villaggio Alpino « del Touring ».

Benefattori del Villaggio Alpino.

Il nostro *Villaggio* col principio di luglio ha ricuperato la sua piccola *popolazione avventizia*.

Come son belle le casine ospitali! Un invito, un sorriso. Una grande pietà e una grande bontà le hanno create, le hanno fatte sorgere dal nulla.

Le case però non bastano per accogliere degnamente il piccolo popolo — base di una speranza grande; bisogna arredarle, bisogna aggiungere continuamente qualche cosa, bisogna aggiustare, riparare, completare. Le necessità sono grandi, infinite le esigenze per far sì che la felicità dei piccoli sia raggiunta. E se il Touring coi doni destinati ai combattenti e poi con numerose e generose offerte, è riuscito a costruire il Villaggio, non meno ha bisogno di doni e di offerte perchè la vita del Villaggio sia assicurata a beneficio di tanti piccini.

E la voce del Touring che compendia le voci di tutta la schiera degli orfani, i quali chiedono d'esser ammessi al Villaggio, non rimane *vox clamantis in deserto*. Tutt'altro. È il caso di dire: Bussate, e vi sarà aperto.

E dove il Touring bussa — sempre in nome d'una santa idea — chi sarà colui che non apre? L'esperienza di questi anni ci dimostra che basta chiedere per ottenere; e talvolta non occorre nemmeno chiedere!

Si sa, il Villaggio dev'essere pulito. Le porte e i mobili devono esser verniciati: ed ecco la Fabbrica Nazionale vernici e pennelli A. Paramatti (Corso B. Aires, 24) regalare la vernice e i pennelli non solo, ma anche l'operaio che eseguisca la verniciatura; ecco il Colorificio Italiano Max Meyer & C. (via Savona, 52) dare lo smalto bianco per i gabinetti; ecco l'avv. A. Abbove (via S. Paolo, 11) offrire 15 quintali di calce da imbiancare i muri. I muri della cappelletta soffrivano per l'umidità; si dovette impermeabilizzarli, e la vernice la diede l'ing. Andrea Mariani (via Cesare da Sesto, 10). Bisogna lavare le stoviglie: c'è la soda della Ditta Falcioni e Steffenini (via Stelvio, 105). Bisogna lavare i panni: c'è la lisciva della Ditta Dante Risani & C. (via Solferino, 46). Bisogna lavare i bimbi: ecco sapone in quantità, sapone della Ditta Beghè e Chiappetta (via Crema, 29), sapone della Ditta Malmusi e Gentili (Bologna, Casella post. 400), sapone della Ditta Massimiliano Frigerio (via Panfilo Castaldi, 4). Bisogna lavare i gabinetti: c'è il disinfettante della Ditta Ernesto Reinach (via Lario, 90).

La pulizia è raggiunta. Ma, Dio buono, ci son dei bambini che hanno le unghie lunghe; non sta bene: la Ditta Siro Scurati (via Manzoni, 33) regala due paia di forbici nichelate. O codesti capellacci così lunghi? d'estate! La Ditta Emilio Deallmen (v. Panfilo Castaldi, 13) dona una macchinetta per tagliar i capelli e due paia di forbici.

I bambini si alzano la mattina: infilano i piedini nudi negli zoccoletti che ignoti amici hanno fatto arrivare al Villaggio, si lavano (ci son gli asciugamani donati da *La Rinascente*), vanno a prendere il caffè-latte. Ma voi pensate che il caffè sia una cosa tanto semplice? Intanto ci vuole il caffè (e ne dà la « Torrefazione Moderna » di Corso B. Aires, 30 e « Il Coltivatore di Yauco » del Viale Montenero, 32). È vero che queste Ditte ce ne diedero di tostato, ma, se no, bisogna tostarlo: un tostino lo donò la Ditta Natale Zaquini (via del Torchio, 2-4), un altro Ambrogio Scaziani (v. B. Marcello, 47). Questo ultimo aggiunse opportunamente il macinino. Tazze e piattini, bottiglie e bicchieri li offerse la Ditta Richard Ginori (v. Dante, 5).

I bimbi vanno a giocare; volano da uno all'altro le palle multicolori, dono della Società Italiana Pirelli. L'aria fresca, il moto stimolano l'appetito. Una caramella? Eccone due scatole donate da Luigi Zaini (v. C. De Cristoforis, 6). Un po' di cioccolato? Eccone un pacco della Ditta Bonatti (v. Confalonieri, 34). Un biscotto? Ce n'è una cassa di quelli buoni di Saronno (Ditta Lazzaroni). Un po' di marmellata? La marmellata poi venne offerta non a chilogrammi, ma a quintali dalla Società Ligure Lombarda per la raffinazione degli zuccheri (Genova) e dalla Ditta Lombardi e Macchi (Milano).

Intanto bolle nelle pentole (della Soc. G. B. Izar, Corso Garibaldi, 104) la pasta (del cav. Glauco Barabino di Bolzaneto) o il riso (della Ditta Giov. Angelini, via Vincenzo Monti, 42), o la verdura che sarà condita con l'olio (della Ditta P. Sasso, Oneglia) e l'aceto (del sig. Franco Noseda, v. C. Farini, 70). Cibo sano dev'essere quello che si distribuisce ai piccoli orfani. E, secondo le regole dell'igiene, niente bevande alcooliche. In quanto al personale direttivo e agli ospiti,... è un altro paio di maniche, ossia di bottiglie. Per loro l'alcool non è proibito. E hanno pensato per il vino la Ditta Noseda (che ne offre annualmente ben 500 litri da pasto e di lusso) e la Ditta Emilio Gnocchi (Varese), per la birra la fabbrica Poretti (Varese).

Al pomeriggio si fa una dormitina, poi i bambini leggono (ci sono i libri regalati dalle Case Editrici Hoepli, Bemporad, A. Vallardi, Albrighi e Segati); le bambine ricamano (il filo è donato dalla Ditta Bozzi, Vidossich & C., viale Ludovica, 15). Se — Dio non voglia — giocando avessero da farsi male (qual-

IN VENDITA NELLE
MIGLIORI CARTOLERIE
Turisti,
anche sulle più
alte cime, vi accompagni la
"PENNA AURORA"
VIA BASILICA 9 - TORINO
ESCLUSIVITA' ITALIA E COLONIE
E. RIPAMONTI CORSO VENEZIA 16 MILANO

che strappo se lo potrebbero fare avvicinandosi imprudentemente al filo spinato della Ditta Origoni & C., v. S. Nicolao, 1, che cinge il Villaggio), allora ci sono pronti i medicinali dell'Antica Farmacia di Brera (v. Fiori Oscuri, 11-15) e della Cooperativa Farmaceutica di Milano, le bende della Ditta Dionigi Ghisio & Figli... e l'opera avveduta e gentile dell'infermiera e delle mammine del Villaggio.

Passano le ore in allegria e perfetta serenità. Si fa buio. Tutto il Villaggio, dalle grandi lampade esterne al piccolo lumino rosso che inonda di bagliori misteriosi la suggestiva Cappella della Madonnina, è illuminato a luce elettrica: l'energia donata in parte dalla Soc. Imprese Elettriche Varesine passa per la treccia della Società Venegoni De Capitani Meni (v. Benvenuto Cellini, 17) e sugli isolatori della Soc. An. Manifatture Isolatori di vetro di Acqui; per collocare il vario materiale elettrico offerto inoltre dalla Rivendita Italiana Materiale Elettrico (v. S. Paolo), dalla Società An. Forniture Elettriche (v. Castelfidardo, 7) e dalla Soc. An. G. Redaelli e Fratello (v. Monforte, 52), come pure per la revisione di tutti gli impianti, la Ditta M. Gismondi & C. (che li fece gratuitamente col nuovo sistema «Zois») mise a disposizione un operaio. Ma le lampadine son fragili, spesse volte bruciano, occorre cambiarle: bisogna dunque averne una buona scorta, alla quale hanno provvisto con doni la Soc. An. Philips (v. Pantano, 7) la Soc. An. Osram (v. Stradella, 3), il Vertex Elektrowerk (Corso Indipendenza, 16).

Scriviamo ancora due righe alla mamma (sulla scrivania ci sono i sottomano della Cartoleria Natale Motta, Corso Venezia, 1); andiamo a pranzo (le pietanze non le avremo fatte cuocere sui fornelli elettrici della Soc. An. Zerowatt — v. Magenta, 57 — perchè l'energia è per ora... troppo cara); appendiamo, da bravi figlioli, la busta col tovagliolo al solito posto (l'arpioncino del mobile è marcato con piastrine di smalto donate da Natale Zaquini); assistiamo alle scene istruttive o comiche di un paio di pellicole dell'Istituto Italiano per le Proiezioni Luminose (corso Italia, 1) e, coll'apparecchio offerto dal signor Ernesto Mosconi, ascoltiamo alcuni dei 50 dischi offerti, insieme ad un magnifico fonografo, dal comm. Antonio Bonetti, e andiamo finalmente a letto. Non pensateci per le lenzuola. È già provvisto: hanno mandato la tela le Ditte Fratelli Gagliardi & C. di Aleggio, Fratelli Gianoli di Vigevano, Cotonificio di Ponte Lambro, Cotonificio d'Albizzate (Milano, v. Meravigli, 16): quest'ultimo ha mandato da solo 200 metri di tela! La quale tela bisogna cucirla: ed ecco la Ditta Bassano Grassi (v. Borgonuovo, 31) donare una macchina da cucire!

E la Ditta Angelo Cavedini (Corso B. Aires, 25) diede due specchi, i Fratelli Vitali (v. S. Paolo, 8) dodici misure di vetro, la Ditta Cappellini (v. S. Tomaso, 3) trecento metri di corda, Ezio Cavagnoli (v. S. Gregorio, 47) due pilette per lavabo e quattro mensoline, la Ditta G. Molteni e R. Pasini (v. S. Pellico, 8) vari oggetti di alluminio, la Ditta Bozzi e Crippa (v. Paleocapa, 4) acque minerali e sali medicinali.

Era proprio un fenomeno commovente il veder ammonticchiarsi nei capaci magazzini della Sede in Corso Italia tutto questo ben di Dio che vi confluiva da parte di tante e tante persone generose.

Ma come faremo a trasportare tutta codesta roba a Varese, a Ganna, al Piambello?

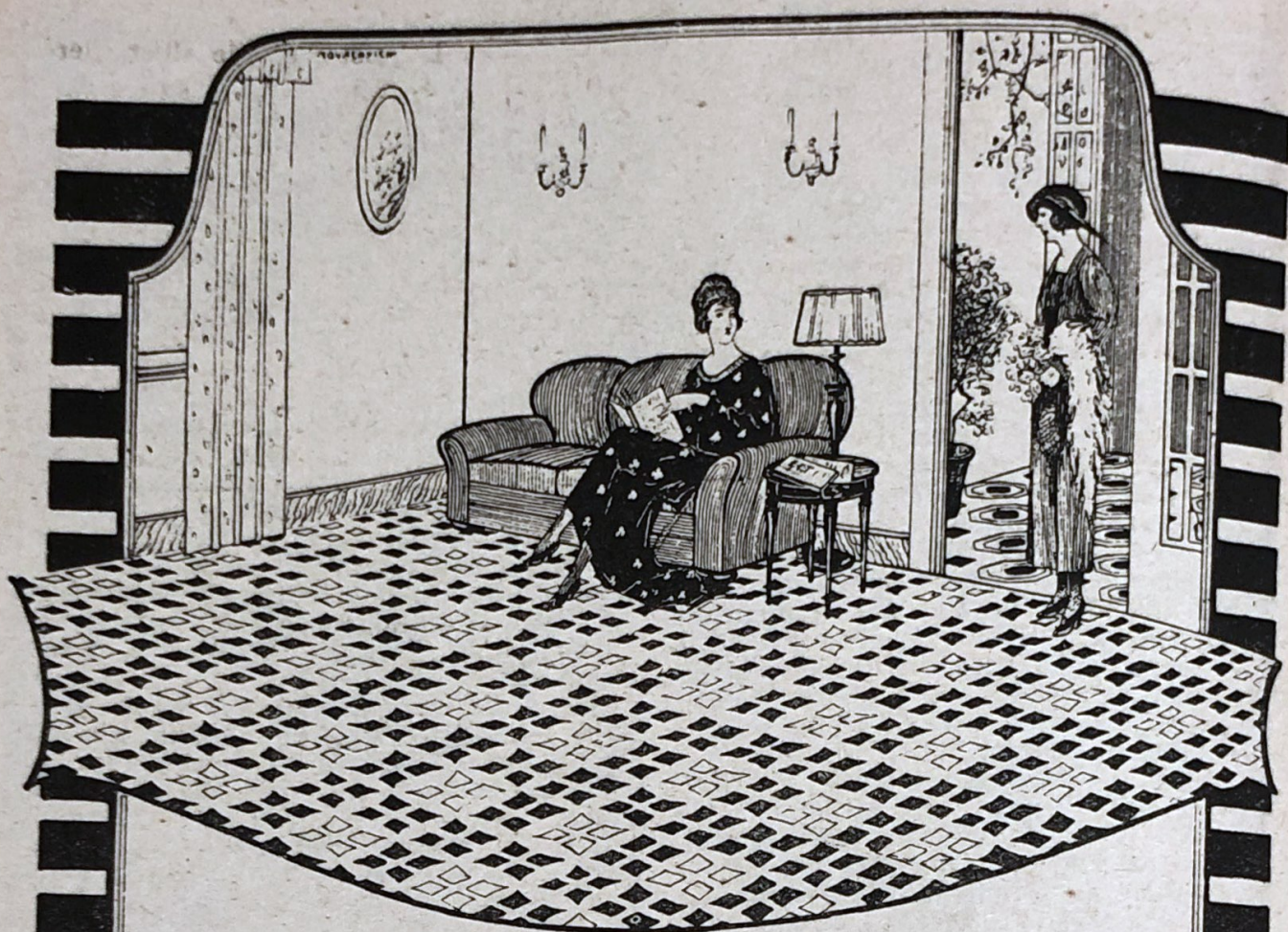
La generosità umana, bisogna pur dirlo, è senza confini — sarebbe pessimismo atroce il non riconoscerlo — e, per trarci dall'imbarazzo del trasporto, saltano fuori come per incanto gli autocarri: uno della Soc. Ital. Ernesto Breda, uno del comm. Senatore Borletti, uno di un vecchio e fedele amico del Touring e del Villaggio, il signor Tomaso Ramponi.

Adesso tutto il materiale e i viveri sono lassù. Nell'aria dei monti squillano risa di bimbe, pacate ammonizioni di mammine, e l'abbaiare felice di Toti che si dà alla gioia pazza.

Noi non abbiamo parole per ringraziare tutti i generosi benefattori. Vorremmo però che salissero al Villaggio, a vedere, a toccar con mano, a sentire, in quest'atmosfera di bene e di serenità, il segno più vivo e più palpitante di quella riconoscenza che non si dice a parole; vorremmo che andassero lassù a vedere come ogni più piccola pietra serve a inalzare l'edificio, a constatare come una nostra privazione può contribuire a compiere uno dei miracoli più belli: a far sì che una guancia di bimbo, pallida e scialba, si tinga di rosa e di salute, a far sì che un cuore di bambino contristato dalla miseria e dalla precoce tristezza si apra al bacio del sole e dell'amore, in piena riconciliazione con la vita.

"Le Vie d'Italia e dell'America Latina".

La pubblicazione da noi fatta del sommario dei primi numeri pubblicati da *Le Vie d'Italia e dell'America Latina* ci ha procurato un nugolo di abbonamenti. Crediamo quindi di far cosa grata ai lettori ed utile alla diffusione di quella nostra nuova pubblicazione dando qui il sommario del fascicolo di agosto de *Le Vie d'Italia e dell'America Latina,* il cui prezzo di abbonamento è in Italia di L. 30,10 per i Soci (non Soci L. 35.10) e all'estero di L. 150.20 (abbonamento triennale con diritto all'associazione al T.C.I.; per chi è già Socio Vitalizio lire 105.20).

Agli Americanisti di tutto il mondo riuniti a Congresso, *La Direzione delle « Vie d'Italia e dell'America Latina».* - Il Brasile sconosciuto, *Bruno Zuculin.* - Il tempio fra le nubi: Tepoztlàn, *V. V. Callegari.* - La cascata del Iguazù, *Gaetano Rovereto.* - I giganti di pietra alle Fonti del Rio Magdalena, nella Colombia, *Prof. Dott. K. T. Preuss.* - Le Termiti, *Prof. D. Carlo Crespi.* - Un viaggio nelle regioni dell'Ecuador, *Geologo Joseph H. Sinclair.* - Un viaggio di esplorazione biologica nell'alta Cordigliera Cilena, *Otto Bürg.* - Un'arte che rinasce: i vasi di

UN PAVIMENTO CHE TRASFORMA LA CASA

— Hai fatta un'eredità, mia cara?

— Perchè?

— Perchè la tua casa sembra completamente trasformata e vedo che hai rimesso a nuovo tutte le stanze.

— Non ho fatto che sostituire ai pavimenti di prima una bella pavimentazione di Linoleum INLAID (a colori penetranti) E, come vedi, ora ho una casa più elegante, più quieta, più igienica. La pulizia di questi pavimenti di Linoleum si fa in un attimo, non vi è più pericolo di sdrucciolare e non occorrono tappeti, perchè questo pavimento è caldo ed artistico come nessun altro.

— E la spesa?

— È stata relativamente modesta e se consideri che i pavimenti di Linoleum sono i più durevoli e che per ogni stanza ho potuto scegliere un disegno e un colore di mio gusto, secondo lo stile dei mobili e dei cortinaggi, devi convenire che non avrei potuto fare un acquisto più conveniente.

— Hai ragione. Anche altre mie conoscenti mi hanno consigliato i pavimenti di Linoleum come i più pratici ed i più estetici, e voglio subito domandare un preventivo per il mio salotto.

A richiesta spediamo gratis l'Opuscolo **C. 6**

PREVENTIVI PER MERCE IN OPERA OVUNQUE

SOCIETÀ DEL LINOLEUM
Via M. Melloni, 28 - MILANO (21)
Telefono 21-721

Arezzo, *Alessandro del Vita*. - Fucine di guerra ed industrie di pace fra i colli dell'Appennino Toscano, *Cesco Tomaselli*. - I grandi rifugi dello spirito: La Badia di Vallombrosa, *Tommaso Nediani*. - Una gloria nazionale: la Scala, *Cesare Albertini*. - Il « Santo » di Padova, *Aldo Foratti*. - Grandi pubblicazioni librarie italiane. - Focolari di coltura italiana: gli istituti superiori di scienze economiche e commerciali, *Vincenzo Castrilli*. - Monreale, *Carlo Grigioni*.

Nel fascicolo di settembre che è in corso di stampa vi sono pure numerosi articoli di vivo interesse fra i quali notiamo uno sulla meravigliosa flora della Bolivia, un altro sulle antichità pre-colombiane contenute nel Museo del Messico; un altro intorno ad un viaggio compiuto nel 1556 nel Brasile che dette luogo ad una descrizione che ha del fantastico; un articolo sulla raccolta e la lavorazione del *quebracho*, il legno durissimo da cui si ricava il tannino; un articolo intorno ad una dinastia di artisti italiani che molto lavorarono per l'America Latina: i Tadolini; infine uno scritto intorno al Rio Tuy nel Venezuela ed alla curiosa navigazione che si pratica su di esso.

Questo per la parte che si riferisce alla illustrazione delle regioni e delle attività dell'America Latina.

Seguono un articolo sul Santuario del Gargano, un'altro sulla Capanna Margherita del Monte Rosa, un altro ancora sull'industria del marmo di Carrara, uno su monti e leggende dell'Italia nuova ecc. ecc.

Le nostre scuole alberghiere.

Il secondo corso del *Biennio preparatorio alla professione alberghiera* si svolse regolarmente presso una classe sesta delle civiche Scuole di Milano, Como, Arona; alla fine dell'anno scolastico testè chiuso una quarantina di giovani si resero disponibili e trovarono in gran parte collocamento presso alberghi di Milano, in virtù di accordi presi colla locale Sezione della Associazione Italiana Albergatori e coll'Ufficio di Collocamento Paritetico. In autunno questi giovanetti frequenteranno la *Scuola Professionale Alberghiera* pure per un biennio.

Regolarmente si svolse anche il primo corso del *Biennio preparatorio* ed una quarantina di allievi furono promossi al secondo corso.

Come è noto, la Scuola Professionale di Milano ed i Corsi preparatori di Milano, Como e Arona furono potuti organizzare dal Touring grazie al cospicuo contributo dell'E.N.I.T. e ad uno notevole della Sezione Lombarda dell'A.I.A. Quest'anno fu possibile raccogliere altri contributi dai Comuni di Milano e Como, dalle Camere di Commercio di Como, di Milano e di Novara, dagli albergatori del Lago Maggiore, ecc.

NOTIZIE ED ECHI

Un nuovo indirizzo nella costruzione delle carrozzerie.

In America, secondo quel che rileviamo dal giornale *Mecano*, si va manifestando attualmente una nuova tendenza nella costruzione delle carrozzerie d'automobili. Le prime carrozzerie furono tutte, per analogia colle vetture usuali, costruite in legno: questo fu poi, in tutto o in parte, sostituito da lamiere di ferro zincato, poi d'alluminio e infine d'acciaio. Quest'ultimo sistema non ha tardato a prendere, al di là dell'Atlantico, una grande diffusione. Agli inizî i passi furono lenti perchè occorrevano presse e macchine da stampare di dimensioni non comuni; ma ben presto, visti i vantaggi, le fabbriche si attrezzarono per costruire anche le carrozzerie d'acciaio in grandi serie. Uno dei vantaggi di questo tipo di costruzione è, strano a dirsi, nella verniciatura: gli americani usano gettare la carrozzeria in una vasca di vernice; poi, ritrattala e lasciata sgocciolare, la passano nelle camere di cottura. Queste operazioni durano complessivamente una giornata in luogo delle sette od otto che richiede una verniciatura coi vecchi sistemi; operazioni che richiedono per ciò minore impiego di mano d'opera e influiscono a diminuire notevolmente il prezzo di vendita.

Ma ora pare che si sia trovato un processo ancora più vantaggioso, pel quale è addirittura abolita la verniciatura. Si è tornati alla vecchia carcassa di legno, ma anzichè guarnirla di lamiera di acciaio o d'alluminio si stende sopra essa una specie di reticolato metallico che si ricopre di *bougran* o cuoio artificiale. Il vantaggio primo, reale, indiscutibile di questo sistema è nel suo basso prezzo; le materie impiegate costano poco e l'esecuzione del lavoro è rapida molto più che coi vecchi procedimenti. Si dice che la carrozzeria risulti meno pesante persino di quelle in alluminio, e che assorba pochissimo il calore, ciò che riuscirebbe meglio indi-

ZEISS
TESSAR

Il Tessar Zeiss vi procura la possibilità di fare colla vostra camera buone fotografie anche in condizioni piuttosto sfavorevoli. Il Tessar 1:6.3 è quasi due volte, il Tessar 1:4.5 è quasi quattro volte più luminoso degli aplanatici ordinari e simili obbiettivi. Il Tessar dà le istantanee più rapide possibili con la massima nettezza.

Qualsiasi buon apparecchio è ottenibile con ottica Zeiss presso i Rivenditori

Brochure "P 521" gratis a richiesta

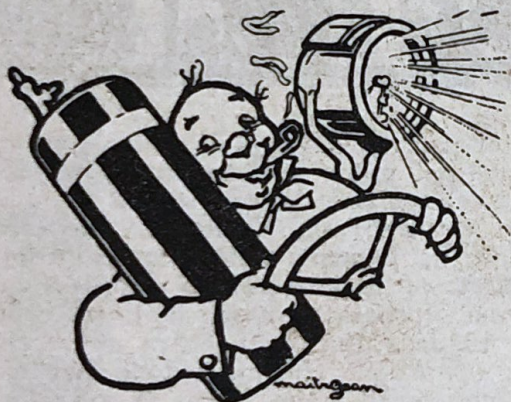
ZEISS
BINOCCOLI

Fra i 24 differenti modelli di binoccoli prismatici - tutti degni della marca Zeiss - che il catalogo "T 79" illustra ampiamente, esiste indubbiamente il tipo che soddisfa appieno i Vostri desideri. Qualunque sia il modello su cui cade la Vostra scelta, sempre avrete in vostro possesso uno strumento appropriato e perfetto.

In vendita presso tutti i negozi di ottica

Catalogo illustrato "T 79" gratis

Rappresentante Generale per l'Italia e Colonie:

Georg Lehmann - Milano (11) Via Lovanio, 4

Di notte, in automobile

la sicurezza della vostra marcia
la sicurezza della vostra vita

sono affidate

alla luce dei vostri fari

L'impianto elettrico è talvolta infido. Se tuttavia volete conservarlo, provvedetevi almeno di un faro supplementare laterale. Ma la **illuminazione completa** veramente **pratica, sicura, economica, perfetta,** può ottenersi solo

adottando gli apparecchi

MAGONDEAUX

A GAS ACETILENE DISCIOLTO
per automobili, camions, autobus, motocicli, ecc.

L'applicazione degli **Apparecchi "MAGONDEAUX"** è facile, possibile su qualsiasi tipo di macchina, non richiede il cambio dei fari e non esige speciali adattamenti:

è indispensabile per le Imprese di Autotrasporti

Un semplicissimo dispositivo brevettato permette al Conducente dal suo posto di ottenere la piccola illuminazione regolamentare oppure quella intensa

RICHIEDERE LISTINI, PROSPETTI, PREVENTIVI GRATIS ALLA

Società Italiana APPARECCHI "MAGONDEAUX" - MILANO

Via Vivaio, 8 - Telef. 20-957

SI CONCEDONO AGENZIE PER LE ZONE ANCORA LIBERE

PUBBLICITÀ CRIONI-MILANO

cato per vetture aperte o comunque per vetture estive. Ma è un sistema nuovissimo, e ancora nulla si può dire circa la sua durata.

Per la razionale illuminazione delle auto industriali, in servizio pubblico e utilitarie.

L'illuminazione regolamentare delle automobili ha creato, in ispecie laddove l'intensità del movimento ed il numero sempre crescente dei veicoli ha determinato la necessità di severi regolamenti sulla circolazione, una grave preoccupazione per chi dirige aziende automobilistiche o usa automobili per servizi pubblici comuni, industriali o comunque a scopi utilitari, per le responsabilità inerenti alle contravvenzioni che, malgrado ogni diligenza, sono elevate per insufficienza, intensità eccessiva ovvero per mancanza di illuminazione.

Gli impianti elettrici, di eleganza incontestabile, specialmente si addicono alle vetture sportive e di lusso. Infatti, per quanto oggi si possa affermare a questo proposito di essere giunti a uno stato di relativa perfezione, sono tuttavia necessari riguardi e cure speciali, e competenze particolari in elettrotecnica che non tutti possiedono. Le imprese di autotrasporti hanno invece bisogno, come tutti coloro che si valgono della auto come strumento di lavoro, che i loro impianti di luce risultino sempre in piena e sicura efficienza: che siano cioè semplici e pratici e non complicati e soggetti a guasti frequenti e dannosi anche per il grave costo delle riparazioni. D'altra parte il vecchio sistema di generatori di gas acetilene, assai poco pulito e di rendimento instabile, si è pure rivelato in pratica fonte continua di incidenti e di noie.

All'estero — specialmente in America, in Inghilterra e in Francia — incontrò grande fortuna negli ultimi anni e tuttora è largamente diffuso per la illuminazione delle auto (e non solo delle vetture industriali), il gas acetilene disciolto in bottiglie secondo il sistema Magondeaux. Nella sola Francia, dove circolano ora pressochè 250.000 autoveicoli, le bottiglie Magondeaux hanno ormai una diffusione (consumo annuo) di oltre due per veicolo. Realmente il sistema è pratico e geniale ed anche poco costoso: soprattutto è semplice e sicuro ed elimina i molteplici inconvenienti degli altri sistemi, quello elettrico non escluso. Anche in Italia, per iniziativa di una Società di recente costituita in Milano, si stanno ora diffondendo gli apparecchi e gli impianti Magondeaux. Molte agenzie e depositi già sono stabiliti nei maggiori centri, così che il pubblico dei consumatori possa facilmente e dovunque provvedersi di nuove bottiglie o scambiare quelle vuote. Officine di ricarica sono già in funzione, oltrechè a Milano, a Mestre, Torino e Genova; quanto prima se ne aggiungeranno altre, a Bologna, Napoli, Bari e Palermo.

Per gonfiare le gomme durante la marcia.

Un italiano residente in Olanda, il prof. Gustavo Mainardi, ha munito il suo automobile di un congegno che gli permette, anche durante la marcia, di gonfiare sino alla giusta pressione quelle camere d'aria, che per qualsiasi ragione subissero una perdita. Sulla parete interna del cruscotto, fra gli altri manometri e orologi, è collocato un quadro che segnala costantemente la pressione interna delle quattro ruote pneumatiche: se una di queste per caso si affloscia, il quadro ne dà immediata indicazione. Con un bottone elettrico, speciale per ogni singola ruota, vien messa tosto in azione una pompetta che ristabilisce la pressione là dove è venuta a mancare. Il meccanismo dev'essere piuttosto complesso e delicato; ma sembra che abbia dato, in pratica, ottimi risultati, tanto che l'inventore, assicuratosene il brevetto mondiale, ne sta curando il lanciamento commerciale in vari stati d'Europa.

Il caro prezzo delle grandi velocità.

È innegabile che gli automobilisti sono sempre più portati verso le macchine veloci: tanto maggiore confidenza si acquista con questo mezzo di trasporto e tanto più si vorrebbe correre in fretta. Ben pochi però si rendono conto del considerevole aumento di forza che si esige in un autoveicolo per ottenere un aumento anche relativamente debole di velocità.

Su tal punto fornisce alcuni dati interessanti il giornale inglese *The Motor*, il quale ha fatto uno studio comparativo fra i diversi sistemi di locomozione meccanica per determinare qual d'essi offra la minore resistenza all'avanzamento.

Ecco le cifre di resistenza, calcolate per una velocità teorica di 100 miglia all'ora e cioè di 161 chilometri:

Ferrovia .	51	kg. per tonnellata
Aeroplano .	68	» » »
Piroscafo .	102	» » »
Automobile	170	» » »

Chi pensava che proprio all'automobile toccasse la maggiore resistenza e quindi di necessità il massimo di forza per tonnellata trasportata?

È chiaro, infatti, che sono le rotaie, con il loro debole coefficiente di attrito rotatorio, a mettere in condizione privilegiata le ferrovie. La resistenza dell'aria è per gli aeroplani assai minore di quella dell'acqua pei bastimenti, mentre le imperfezioni delle strade sono la causa del grande spreco di forza che si verifica nell'automobile.

Ciò influisce notevolmente sull'aumento di forza che si richiede per poter aumentare la velocità di un automobile; e la progressione che si rileva dai dati qui sotto trascritti prova il costo considerevolmente maggiore della forza motrice richiesta per le velocità maggiori.

La forza motrice necessaria per trainare

**SOTTILE COME VELINA
SOFFICE COME SETA
TENACE COME ACCIAIO**

Se poteste osservare l'olio in azione nell'interno del Vostro motore vedreste come esso formi una sottile pàtina attorno alle pareti più vitali di esso. Un velo che si interpone fra le superfici striscianti e rotanti per eliminare il logorio prodotto dal metallo contro il metallo; per colmare l'interstizio fra il pistone, gli anelli e le pareti del cilindro, impedendo il disperdersi dell'energia attraverso di esso.

Un tale velo deve resistere intatto, senza soluzione di continuità, nonostante la minaccia continua dell'attrito distruttivo e la sferza assillante della vampa ardente.

Non è compito per i deboli!

La pàtina dell'olio ordinario si sfascia, punti di metallo rovente rimangono scoperti, e dal contatto con l'altro metallo ne nasce l'attrito che lo distrugge, o lo fonde.

La tenuta del cilindro non è perfetta, la forza motrice s'infiltra attraverso i pistoni e svanisce. Ecco perchè l'uso di olio scadente significa perdita di forza, cilindri rigati, battiti in testa per depositi carboniosi, e fusione di bronzine.

L'olio **VEEDOL** frutto di anni di ricerche e di esperienze ha la massima resistenza al calore, allo attrito, e forma un perfetto «velo di protezione» sottile come velina, liscio come seta, tenace come acciaio.

Il velo di protezione del **VEEDOL** dà maggior forza, maggior percorso chilometrico, e richiede minori costi di benzina e di olio e minori spese di riparazioni.

VEEDOL

Il lubrificante che resiste al calore

Compagnia Nazionale Prodotti Petrolio

Genova - Via XX Settembre, 29

un'automobile di dimensioni e di peso medi è all'incirca, secondo la velocità, di:

50 miglia all'ora	(80 km.)	20 HP.
100 » »	(160 »)	90 »
200 » »	(320 »)	430 »

Per codesta stessa progressione della velocità ecco quali sono le variazioni della resistenza all'avanzamento:

50 miglia all'ora	(80 km.)	73 kg. per tonnellata
100 » »	(160 »)	170 » » »
200 » »	(320 »)	410 » » »

Dati che, ferme tutte le altre condizioni, possono essere enunciati anche con riferimento alle pendenze, nel seguente modo:

50 miglia all'ora	(80 km.)	1 m. per 14
100 » »	(160 »)	1 » » 6
200 » »	(320 »)	1 » » 2 ½

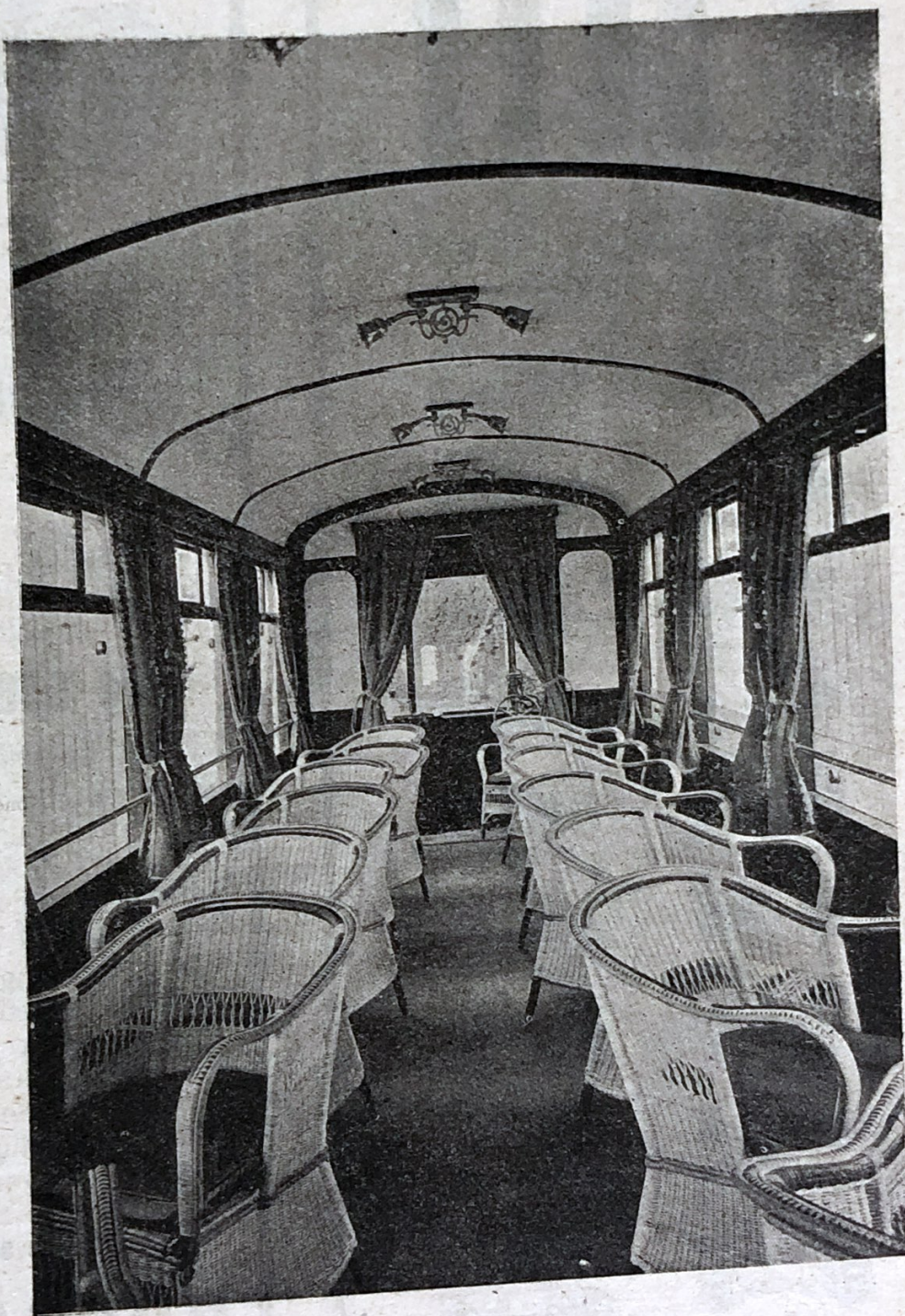
Queste cifre sono di una indiscutibile evidenza; ma non saranno esse, certamente, che faranno mutare l'indirizzo della tecnica automobilistica moderna.

L'Associazione Nazionale del Ciclo, Motociclo ed Accessori, proseguendo nello svolgimento del suo programma, ha deliberato di indire ed organizzare la *VI Esposizione Internazionale del Ciclo e del Motociclo*.

Il crescente favore incontrato dalle precedenti Esposizioni ha consigliato di provvedere ad una Sede più vasta: la prossima Mostra infatti avrà luogo nelle sale della Società per le Belle Arti ed Esposizione Permanente, in via Principe Umberto 32, e si svolgerà dal 10 al 18 del prossimo gennaio. Come nei decorsi anni, all'Esposizione saranno ammesse le motociclette, le biciclette a motore, le biciclette, le ciclovetturette e tutti gli accessori e le parti inerenti a tali macchine.

Un nuovo servizio turistico.

Uno sguardo a Roma monumentale con una vettura tranviaria di lusso.

Con i primi giorni di luglio la Capitale è stata dotata di un nuovo servizio turistico: il *Giro tranviario d'orientamento per la visita ai principali monumenti*. L'idea, nata dapprima nell'ambito dell'ENIT ha trovato

FIAT

MODELLI 1924

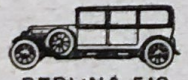
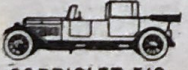
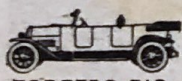
TORPEDO SPORT 501 — TORPEDO 502

SPIDER 501 — COUPÉ 510

COUPÉ 501 — BERLINA 510

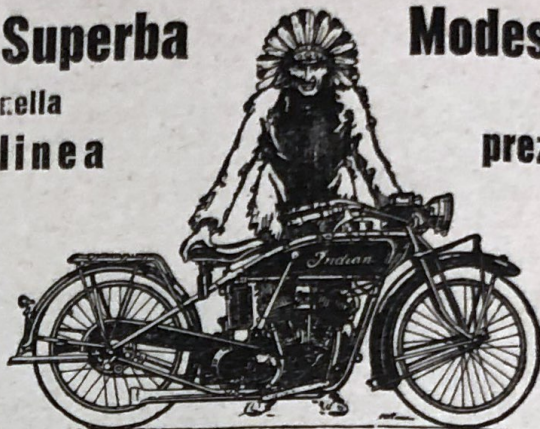
ALL WEATHER 501 — TORPEDO SPORT 519

BERLINA 501 — BERLINA SPORT 519

COUPÉ 502 — COUPÉ 519

TORPEDO 505 — BERLINA 519

COUPÉ 505 — CABRIOLET 519

TORPEDO 510 — CABRIOLET 519

TORPEDO 501 — TORPEDO 519

Indian

Superba nella linea — **Modesta** nel prezzo

Chiunque desideri entrare in immediato possesso di una delle nostre meravigliose INDIAN, può usufruire di vantaggiose

Facilitazioni di Pagamento

Esempio: La nostra insuperabile tipo *Scout* di 4/6 HP costa franco Torino, Genova o Milano L. 8850. — Il cliente paga subito la terza parte. Gli altri due terzi li paga in 10 rate mensili, e cioè sole:

Lire 590.- al mese!

Gli altri tipi INDIAN in proporzione.

Sino a quando ci sarà possibile mantenere tali facilitazioni di pagamento? Non sappiamo. Ma certo sarà ancora per poco. E' necessario quindi approfittarne subito.

L'attuale stagione è la più propizia. Se volete la miglior moto del mondo, con o senza sidecar, rivolgetevi oggi stesso al nostro agente più vicino che immediatamente si metterà a completa vostra disposizione per favorirvi.

200 Agenzie autorizzate nel Regno

NAGAS & RAY

TORINO, C.° S. Maurizio, 57 - MILANO, Via Legnano, 32

un buon terreno presso l'Azienda delle Tranvie Municipali di Roma; e questi due Enti di perfetto accordo ne hanno poi studiato e precisato le modalità tecniche e pratiche e si sono in seguito assunto il compito di lanciare e sostenere la nuova iniziativa, dopo un non breve e non poco laborioso periodo di esperimenti.

Il nuovo servizio trova ora la sua prima applicazione in Italia, mentre già da anni funzionava egregiamente in alcune capitali straniere (come p. es. Vienna e Berlino) e tutto fa prevedere ch'esso abbia la probabilità di una brillante affermazione. Ciò, e per il modo col quale è eseguito, e per la città in cui esso si svolge — ricca come nessuna altra di monumenti della più alta importanza storica ed artistica — ed, infine, per il modico prezzo (quindici lire!) accessibile anche alle borse più modeste in confronto di analoghi servizi automobilistici, certamente meno confortevoli pur se non legati strettamente ad un circuito di binari.

Il giro turistico di Roma, è soprattutto *di orientamento*.

E, come tale, risponde ottimamente al suo scopo. In circa quattro ore, la vettura speciale (un magnifico « salon » dagli ampi finestroni luminosi, riccamente addobbato con spessi e soffici tappeti, con eleganti tendaggi, con comodissime poltrone di vimini fornite di cuscini di cuoio, e provvisto di tante piccole e grandi comodità, compreso il riscaldamento elettrico per le stagioni frigide) compie un percorso assai sviluppato. Essa, movendo da Piazza Colonna, tocca Piazza Venezia (dove sono il Palazzo Venezia ed il Monumento a Vittorio Emanuele II), sosta brevemente al Foro Traiano, raggiunge il Colosseo per proseguire alla Basilica di S. Giovanni in Laterano, dove è prevista una sosta per la visita, come alla prossima Chiesa di S. Croce in Gerusalemme. Continua poi dirigendosi al tempio di S. Maria Maggiore ed alla Piazza dell'Esedra, dove, accanto alla Chiesa di S. Maria degli Angeli, stanno i grandiosi resti delle Terme Dioclez'ane; passa in seguito alla caratteristica Piazza di Spagna, sostando brevemente per lasciar mirare la grandiosa gradinata della Trinità dei Monti e la Fontana della Barcaccia; continua poscia, varcando il Tevere a Ponte Cavour per raggiungere il Palazzo di Giustizia e far capo alla Piazza S. Pietro, dove sosta una quarantina di minuti per dare modo ai turisti di visitare la Basilica. Ripassato il Tevere ai Ponti Vittorio Emanuele e Cavour (presso quest'ultimo è la caratteristica Isola Tiberina), il turista viene condotto alla Basilica di S. Paolo per la visita all'insigne monumento ed al suo chiostro delizioso; il giro si chiude infine con la salita al Gianicolo, dallo stupendo panorama sull'Urbe, e col ritorno a Piazza Venezia.

Mentre il fattorino specializzato della vettura elenca a mano a mano ad alta voce i nomi dei monumenti e dei vari luoghi toccati, i turisti possono seguire in ogni fase il giro compiuto mercè una piccola, ma elegante e succosa guidina che reca la Pianta, espressamente disegnata, dell'Urbe e del giro turistico, e alcuni dati storico-artistici sui monumenti che successivamente si seguono nell'ordine dato.

Gli Italiani alle Olimpiadi.

Mentre scriviamo questo breve commento, le Olimpiadi di Parigi stanno per concludersi con le ultime prove ciclistiche. Possiamo, quindi, fin d'ora compilare un bilancio, non certo troppo favorevole, della partecipazione italiana al massimo « meeting » sportivo mondiale. I denari spesi dal Comitato Olimpico Nazionale Italiano non sono stati pochi; ma i criteri tecnici seguiti nella scelta e nella preparazione dei nostri rappresentanti non sembrano essere stati i migliori, a giudicare almeno dai risultati ottenuti a Parigi dai campioni in maglia azzurra. Perchè rifiutiamo *a priori* d'accedere, anche parzialmente, alla tesi, da qualcuno sostenuta, d'inferiorità della razza nostra di fronte ad altre più giovani ed atleticamente più forti, e riteniamo, invece, che la ragione delle sconfitte olimpioniche sia da ricercarsi nella deficienza della nostra organizzazione. Deficienza che risulta da molti e svariati elementi : — la scarsa divulgazione dell'atletismo in Italia, specialmente nella scuola, nell'officina, nell'eser-

UN OTTIMO ALBERGO

Vi siete imbattuti, nei mesi della villeggiatura o nelle peregrinazioni turistiche estive, in un buon albergo, ben arredato, con personale che sapeva compiere con coscienza ed abilità il proprio dovere? Se ciò vi è occorso è segno che il proprietario e gli addetti di quell'albergo possedevano il *Manuale dell'Industria Alberghiera del T. C. I.* Vi siete imbattuti in un albergo maltenuto, servito da personale incapace e inurbano? Quelle persone non conoscevano il *Manuale* del Touring e se vi sta a cuore che quell'albergo migliori dovete far sì che proprietario e addetti ad esso si muniscano della enciclopedia alberghiera che il Touring ha edito. Cominciate con l'acquistarne una copia voi stessi. È un grosso volume rilegato, di quasi 1000 pagine, con 411 incisioni e tabelle, che contiene un tesoro di notizie interessanti, tali da formar la delizia delle massaie ed appagare la curiosità di tutti coloro che hanno ficcato una volta il naso in un albergo e vorrebbero sapere come funzioni o come dovrebbe funzionare. Il volume non costa che L. 10 (più L. 2,50 per spese di porto racc.); acquistatene dunque subito una copia.

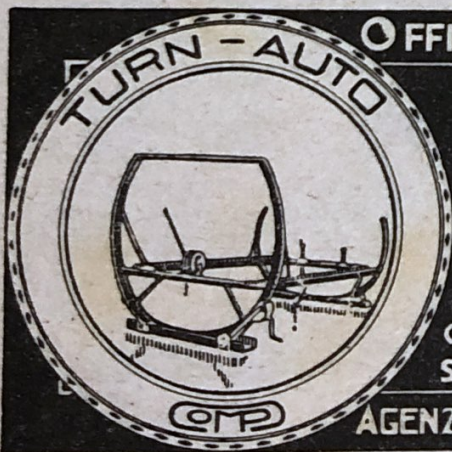
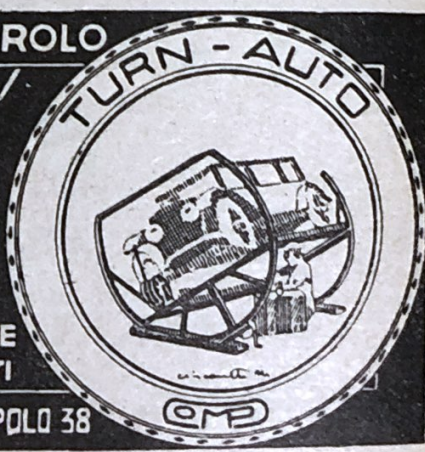
l'Ammortizzatore a olio
DERIHON
il solo che
frena la molla nei due sensi
soltanto al ritorno
Non si può sregolare,
Non richiede manutenzione
Agenti esclusivi per l'Italia:
CORTE & COSSO - Via Cavallerizza, 2 - TORINO

Industria dei Cuoi Decorati
ed altre Pelletterie
ROMOLO CERESA
Via Salmini, 4 - MILANO (22) - Telef. 51-015

Art. 14501 - Praticissimo portafoglio e portamonete doppia apertura finemente decorato
L. 15.—
franco di porto.

Art. 14353 - Portamonete decorato ad oro e colori
L. 8.—
franco di porto

PREZZI di PROPAGANDA ai SOCI del TOURING
Si richiamano le vantaggiose offerte delle precedenti Riviste: a pagina 697 Rivista di Giugno, a » 821 » » Luglio

SOLIDO-ELASTICO
Trionfatore dei records di durata
Sostituisce perfettamente l'aria nelle attuali camere d'aria, mantenendone la stessa elasticità e dolcezza di sospensione
Indecomponibile
Indifferente a bucature
Esclude le pannes delle gomme
Assicura la puntualità nei servizi
Realizza il risparmio dei copertoni
Si applica su qualsiasi tipo di pneumatici
per
Camions, Vetture, Moto, Autopompe, Autoblindate
SENZA ESIGERE ALCUNA MODIFICAZIONE NÈ ALLE RUOTE NÈ AI COPERTONI
Società An. Italiana "AIRLESS"
Telefono N. 7525 - MILANO - Via Bocchetto, 8

cito, cosicchè la piccola Finlandia ha « selezionato » i propri campioni in un complesso di aspiranti numericamente superiore a quello registrato da noi; — il disprezzo o, almeno, l'indifferenza in cui le classi colte tengono in Italia lo sport, mentre gran parte dei vincitori olimpionici appartiene alla classe professionistica e studentesca, se non addirittura — come nel caso Liddel — a quella sacerdotale; — la mancanza di campi e di impianti sportivi, necessari per una continua e vasta preparazione all'Olimpiade, mancanza specialmente sentita in fatto di piscine che consentano l'esercizio del nuoto anche d'inverno; — il malvezzo, tutto italiano, di pretendere d'improvvisare in un anno o due, ottenendo quanto altrove è frutto d'un tenace lavoro quadriennale; — l'inorganicità della preparazione olimpionica affidata ad uomini non sempre competenti, non sempre attivi, non sempre compresi dell'importanza e della gravità del compito ad essi affidato (a questo proposito ricorderemo la violenta crisi presidenziale del C.O.N.I. scoppiata un mese prima delle Olimpiadi); — l'ostilità di qualche giuria internazionale, per mancanza di contatti tempestivamente presi coi suoi componenti.

***

Per quanto il programma olimpionico si sia venuto — dalla prima Olimpiade Ateniese del 1896 a questa ottava di Parigi — arricchendo di manifestazioni appartenenti ad ogni ramo di sport, pure non v'è dubbio che il carattere dell'Olimpiade moderna, come già di quella classica, è stato e rimane prevalentemente, se non esclusivamente, atletico.

Atletica leggera, atletica pesante, nuoto, costituiscono gli sports atletici propriamente detti, ai quali potrebbero, forse, aggiungersi la ginnastica (specialmente in virtù della parte atletica compresa nel programma ginnico dell'8ª Olimpiade) e — tra gli sports di combattimento — il pugilato.

Le nostre affermazioni sono state soddisfacenti nell'atletica pesante, mediocri in quella leggera. Gli sports natatori hanno segnato una « débâcle » per i nostri rappresentanti.

Quando si parla di affermazioni nell'atletismo pesante, si allude a quelle conseguite dai sollevatori di pesi, che ottennero tre vittorie assolute di categoria e procurarono all'Italia il primo posto nella classifica delle Nazioni. Nella lotta greco-romana e in quella libera i nostri campioni vennero eliminati prima di giungere alle finali.

Sulle manifestazioni di atletica leggera (corsa, marcia, salti, lanci) è particolarmente rivolta l'attenzione del mondo sportivo. Esse si svolgono nello Stadio e rinnovano, pur con aggiunte e variazioni, i ludi dell'Olimpiade classica. Il popolo che trionfa in questo campo deve considerarsi come il trionfatore dell'intero ciclo di prove olimpioniche. A Parigi, come già nelle Olimpiadi precedenti, i maggiori onori sono toccati agli Stati Uniti d'America. Finlandia, Inghilterra e Svezia si sono classificate ai posti d'onore, lasciando a Francia e Italia di conquistare alla razza latina le successive posizioni.

Noi abbiamo, complessivamente, ottenuti risultati inferiori a quelli dell'Olimpiade di Anversa (1920). Ma questo fatto non sorprende perchè nella prima riunione olimpionica del dopoguerra le vittorie, più che da una affrettata preparazione e organizzazione dei vari popoli, erano conquistate dalla « classe » dei singoli campioni, mentre i trionfi di Parigi sono stati da ciascun popolo conseguiti in virtù della quadriennale, metodica preparazione a noi pressochè sconosciuta.

I punti conseguiti dai nostri atleti sono stati 19, 10 dei quali dovuti alla vittoria di Frigerio e 3 al quarto posto di Pavesi nella marcia; 5 al secondo posto di Bertini nella Maratona; 1 al sesto posto nella staffette 400×4. Battutissimi nelle prove di salto, di lancio, di corsa su brevi e medie distanze, i campioni azzurri hanno potuto soltanto render meno penoso lo spettacolo della loro inferiorità in virtù di uno spirito combattivo che ha portato a notevoli affermazioni di giovani quali Frangipane, Gargiullo e Facelli.

Propagandare l'atletismo e affinare la tecnica sono i due soli capisaldi programmatici ai quali dobbiamo ispirarci se non vogliamo che la 9ª Olimpiade — per la soppressione della marcia, per l'intervento dei tedeschi e per gli altrui progressi — travolga sopra una china anche più paurosa il buon nome dello sport italiano.

***

Del nuoto è meglio non parlare: i nostri nuotatori, tuffatori e giuocatori di water-polo non sono affatto esistiti! Basti dire che l'Italia non è riuscita ad acciuffare neppure un punto nella classifica delle nazioni!

Possiamo consolarci con la traversata della Manica di Tiraboschi, con le ripetute vittorie di atleti nostri nella traversata a nuoto di Parigi; ma dobbiamo ripetere ancora una volta che a Parigi siamo stati sgominati. E la constatazione è tanto più dolorosa in quanto, mari, laghi e fiumi della penisola dovrebbero costituire magnifiche palestre per campioni d'eccezione balzati da un popolo di 40 milioni d'abitanti. Purtroppo, mancano i metodi e i sistemi altrove in vigore; e mancano, soprattutto, le piscine, in virtù delle quali si possa nuotare 12 mesi all'anno. Se si elimineranno tali deficienze si potrà sperare per la 9ª Olimpiade. Altrimenti, meglio restare a casa!

Ottime affermazioni nel canottaggio dove i « veterani » Olgeni e Scatturin e l'« otto » di Zara hanno disperatamente lottato per la vittoria coi più forti remi del mondo. Ma anche in questo campo è necessaria un'opera di proselitismo che non parrebbe difficile, date le condizioni geografiche del nostro paese.

La ginnastica ha costituito per noi un superbo trionfo. Più che le singole individualità, la « scuola » gloriosa ha vinto, ancora una volta. Ma i progressi dei rivali son tali da

imporre il dovere di non dormire sui mietuti allori.

I nostri pugilisti sono stati battuti, pur distinguendosi; le loro sconfitte, però, sembran dovute, più che agli avversari, all'opera delle Giurie. Quest'opera, in campo schermistico, è apparsa poi scandalosa ai nostri danni. Costretti ad abbandonare le prove di fioretto, gli schermidori azzurri si eran mostrati degni dei migliori nella spada, avevano trionfato nella sciabola. Oreste Puliti marciava, sicuro, alla conquista del campionato individuale. Un nuovo incidente, una nuova squalifica gli rubavano la vittoria. Ma la scherma, al pari della ginnastica, ritorna in patria vittoriosa dalla 8ª Olimpiade. In altri campi bisogna che l'opera si svolga più intensa, che la fede vibri più alta se vogliamo che il nome d'Italia si inghirlandi di trionfo nell'arringo sportivo mondiale.

L. F.

Dall' 11 giugno al 25 luglio.

11 GIUGNO, *Cremona*. — Aldo Nadi si aggiudica il campionato professionistico italiano di fioretto e di sciabola.

12 GIUGNO, *Cremona*. — Il campionato italiano di spada è vinto dal maestro Visconti.

15 GIUGNO, *Monza*. — Sull'autodromo di Monza, nella corsa delle 24 ore, i tedeschi Riecken e Berthold con macchina Nag vincono, coprendo km. 2582,742 alla media oraria di km. 107.612.

15 GIUGNO, *Parigi*. — Sul circuito di Le Mans la prova automobilistica delle 24 ore è vinta dalla coppia Duff-Clement con macchina Bentley con km. 2077 alla media oraria di km. 86.540.

15 GIUGNO, *New York*. — Il pugilista italiano, Bruno Frattini, batte Sordier Bartfield.

15 GIUGNO, *Padova*. — Il circuito motociclistico di Padova, prova di campionato, vede le vittorie di: Vaga Mario cat. 250 cmc. che ha compiuto i km. 170.200 del percorso alla media di 84.437 km. all'ora — cat. 305 cmc. Peter Enrico, alla media di km. 97.274 all'ora — cat. 500 cmc., Saetti Mario alla media di km. 110,063 all'ora — cat. 1000 cmc., Ruggeri Amedeo alla media di km. 107.493 all'ora.

16 GIUGNO, *New York*. — Nella riunione preolimpionica a Dorton vengono battuti due records mondiali. Sui 200 metri Scholz impiega 20" 9/10; sui 400 metri con ostacoli Taylor impiega 52" 6/10.

18 GIUGNO, *Bruxelles*. — Per la terza volta l'aeronauta Demuyter vince la Gordon Bennett per sferici percorrendo km. 750; terzo è l'italiano maggiore Valle.

22 GIUGNO, *Le Havre*. — Ottavio Bottecchia vince la prima tappa del giro ciclistico di Francia (km. 381 Parigi-Le Havre) in ore 15. 03' 14" alla media oraria di km. 25.309.

22 GIUGNO, *Milano*. — Il Gran Premio Ippico di Milano (L. 500.000) all'ippodromo di S. Siro è vinto dall'allevamento italiano, col cavallo Manistee, di Razza Villa Verde.

23 GIUGNO, *Parigi*. — La Coppa Beaumont prova di velocità per aeroplani sui 300 km. è vinta da Sadi Lecointe alla media di km. 311 all'ora.

24 GIUGNO, *Cherbourg*. — La seconda tappa del Giro ciclistico di Francia (Le Havre-Cherbourg km. 364) è vinta da Bellenger alla media di km. 24,726 — Ottavio Bottecchia è sempre primo nella classifica generale.

26 GIUGNO, *Brest*. — La terza tappa del Giro ciclistico di Francia, Cherbourg-Brest, km. 405 è vinta dal belga Beeckman alla media oraria di km. 25.218. L'italiano Bottecchia e il belga Beckman sono alla pari in testa alla classifica generale.

26 GIUGNO, *Londra*. — La classica gara motociclistica all'isola di Man il «Tourist-Trophy» segna la vittoria di Tremblow, nella cat. 350 cmc. alla media di km. 58 all'ora; nella cat. 175 cmc. la vittoria tocca a Porter; nei sidecars a Tourcher.

27 GIUGNO, *New York*. — Il campione pugilista italiano Erminio Spalla soccombe al 7º round di fronte a Tunney.

28 GIUGNO, *Les Sables D'Olonne*. — La quarta tappa del Giro ciclistico di Francia lascia la classifica generale immutata e vede la vittoria di Goethals che copre i 412 km. della tappa alla media di km. 24.999 all'ora.

29 GIUGNO, *Asso*. — Nella classica corsa motociclistica, Circuito del Lario e della Valassina, si aggiudicano la vittoria, nella categoria 500 cmc.: Ghersi Pietro (moto Guzzi) che ha compiuto i 219 km. del percorso alla media di km. 67,631 all'ora; nella cat. 350 cmc. Varzi Angelo (moto Sunbeam) alla media di km. 60,399 all'ora; nella cat. 250 cmc. Maffeis Miro (moto Maffeis), alla media di km. 55.006 all'ora.

29 GIUGNO, *Parigi*. — Nelle eliminatorie per le Olimpiadi Schermistiche di fioretto l'Italia ha battuto l'Austria per 13 a 3; l'Ungheria per 16 a 0; la Svizzera per 11 a 4; la Danimarca per 12 a 4.

29 GIUGNO, *Tortona*. — La gara ciclistica per il campionato italiano a squadre, segna la vittoria del V. C. Reno di Bologna (Bonvicini, Simoni, Landuzzi, De Rigo) che coprono i 135 km. del percorso alla media oraria di km. 36.992.

30 GIUGNO, *Bayonne*. — Il belga Huysse vince la 5ª tappa del giro ciclistico di Francia — alla media oraria di km. 24.508. — Bottecchia è sempre primo nella classifica generale.

30 GIUGNO, *Parigi*. — Nelle gare Olimpioniche di fioretto gli italiani abbandonano per protesta contro il verdetto dei giudici, dopo essersi incontrati con la Francia.

2 LUGLIO, *Luchon*. — L'italiano Bottecchia, dopo avere staccati tutti i concorrenti, vince la 6ª tappa del giro ciclistico di Francia coprendo i 326 km. alla media oraria di km. 21,089.

4 LUGLIO, *Perpignano*. — Anche la 7ª tappa del giro ciclistico di Francia km. 323 è vinta da Ottavio Bottecchia alla media oraria di km. 25.489.

5 LUGLIO, *Parigi*. — Il campionato individuale di fioretto all'ottava Olimpiade è vinto dal francese Ducret.

6 LUGLIO, *Parigi*. — Si inaugura solennemente allo Stadio di Colombes l'ottava Olimpiade moderna.

6 LUGLIO, *Tolone*. — L'ottava tappa del Giro ciclistico di Francia, la Perpignano-Tolone, è vinta da Mottiat in ore 7. 04' 45" alla media oraria di km. 25.

6 LUGLIO, *Parigi*. — Nelle gare olimpioniche, la finale del lancio del giavellotto è vinta dal finlandese Myrrha con m. 62.96.

6 LUGLIO, *Parigi*. — La finale olimpionica dei 10.000 metri piani è vinta dal Finlandese Ritola in 30' 23" 1/5.

7 LUGLIO, *Parigi*. — La finale olimpionica dei 100 metri piani è vinta dall'Inglese Abrahams in 10" 3/5.

Due nuove pubblicazioni del Touring.

Si possono davvero chiamare due nuove pubblicazioni queste nuove edizioni dei quattro primi volumi della *Guida d'Italia*.

Di *Piemonte Lombardia e Canton Ticino* (due grossi volumi di complessive 1000 pag. circa, con 55 piante e carte, posti in vendita, non separatamente, a L. 22 per i Soci, L. 44 per i non Soci; spesa di spedizione racc. L. 4) è la 3ª edizione questa che appare: la 2ª comparve nel 1915: si imagini quanto v'era da rinnovare, da correggere, da aggiungere! Si calcolano a 10.000 le varianti introdotte nei due interessanti volumi, che descrivono stazioni alpine e lacustri, città d'arte e industriali del maggiore interesse.

Liguria, Toscana a Nord dell'Arno, Emilia è giunta alla 2ª edizione, che comprende due volumi di complessive 800 pag., con 48 carte e piante (posti in vendita, non separatamente a L. 20 per i Soci, L. 40 per i non Soci, spese di spediz. racc. L. 1,50). Anche per essa fu necessario un paziente lavoro di revisione e aggiornamento, che va dalla correzione delle piante e delle carte all'aggiornamento delle tariffe e delle indicazioni pratiche. La regione descritta è delle più interessanti: le riviere, l'Appennino, le città Emiliane, la Romagna, Pisa, Lucca, ecc. Ve n'è per tutti i gusti...

7 LUGLIO, *Parigi*. — La finale olimpionica dei 400 metri con ostacoli segna la vittoria di Taylor (Stati Uniti) in 52" 3/5.

7 LUGLIO, *Parigi*. — Il salto in alto segna la vittoria, nello stadio di Colombes, di Osborn (Stati Uniti) con m. 1.98.

8 LUGLIO, *Nizza*. — La nona tappa del Giro ciclistico di Francia è vinta da This in ore 11. 52' 08" alla media di km. 23.592 all'ora.

8 LUGLIO, *Parigi*. — Nello stadio di Colombes si proclamano i seguenti vincitori olimpionici: Lowe (Gran Bretagna) nella corsa piana degli 800 metri, in 1' 52" 2/5; Houser (Stati Uniti) nel lancio del peso con m. 14.99; Hubbard (Stati Uniti) nel salto in lungo con m. 7.445.

9 LUGLIO, *Parigi*. — Continuano le prove olimpioniche allo stadio di Colombes. Nei 110 metri con ostacoli la vittoria è toccata a Kinsey (Stati Uniti) in 15". Nei 200 metri piani ha vinto Scholz (Stati Uniti) in 21" e 3/5. Nei 3000 metri con ostacoli il Finlandese Ritola in 9' 33" 3/5.

9 LUGLIO, *Parigi*. — Allo Stand Olimpico di Issy les Moulineaux ha termine il torneo individuale di Tirò a volo con la vittoria di Halasy (Ungherese) con 98 piattelli su 100.

10 LUGLIO, *Parigi*. — Finali olimpioniche allo stadio di Colombes: Lancio del martello vinto da Tootell (Stati Uniti) con m. 53,295. Salto con l'asta vinto da Barnes (Stati Uniti) con m. 3.95. Metri 1500 piani vinti da Nurmi (Finlandia) in 3' 53" 3/5. 5000 metri piani vinto da Nurmi (Finlandia) in 14' 31" 1/5.

10 LUGLIO, *Briançon*. — L'italiano Brunero vince la decima tappa del Giro ciclistico di Francia, impiegando ore 12. 51' 07" alla media di km. 21.400.

11 LUGLIO, *Parigi*. — Liddel vince i 400 metri di corsa in 47" 3/5, allo Stadio di Colombes.

12 LUGLIO, *Gex*. — L'undicesima tappa del Giro ciclistico di Francia è vinta da Frantz in ore 12. 03' 51" alla media di km. 26.170 all'ora.

12 LUGLIO, *Parigi*. — Nella gara olimpionica di Cross country la vittoria tocca alla squadra finlandese con 11 punti e individualmente a Nurmi (Finlandia) che copre i 10 km. in 32' 54" 4/5.

12 LUGLIO, *Parigi*. — La vittoria olimpionica nel salto triplo tocca all'australiano Winter con m. 15,525.

13 LUGLIO, *Firenze*. — Costante Girardengo vince la prova ciclistica di campionato sul Giro della Toscana, in ore 14. 10' 30" alla media di km. 23.280.

13 LUGLIO, *Parigi*. — L'ultima giornata olimpionica di sports atletici allo stadio di Colombes segna le vittorie dei seguenti atleti: nella Maratona, Stenross (Finlandia) coprendo i 42 km. e 950 metri in ore 2. 41' 22" 2/5 - 2° l'italiano Bertini Romeo; nella corsa Staffetta 4×100, Stati Uniti (Clarcke, Hussey, Leconey, Murchison) in 41"; nella corsa metri 3000 a squadre, Finlandia - punti 10; nella corsa metri 3000 individuale. Nurmi in 8' 32"; nel lancio del disco, Hauser (Stati Uniti) con m. 46.125; nella marcia di 10.000 metri, Frigerio (Italia) in 47' 49". Classifica Decathlon: Osborne (Stati Uniti) con punti 7710.77.

14 LUGLIO, *Strasburgo*. — La dodicesima tappa del giro ciclistico di Francia è vinta ancora da Frantz in ore 15. 51' 02" alla media di km. 22.610 all'ora.

14 LUGLIO, *Parigi*. — Vincitori del Torneo olimpionico di lotta libera: *Pesi gallo:* Pihlaiamaki (Finlandia). - *Pesi piuma:* Reed (Stati Uniti). - *Pesi leggeri:* Vis (Estonia). - *Pesi medio-leggeri:* Gehry (Svizzera). - *Pesi medi:* Haggmann (Svizzera). - *Pesi medio massimi:* Spellmamn (Stati Uniti). - *Pesi massimi:* Teele (Stati Uniti).

15 LUGLIO, *Parigi*. — Il torneo olimpionico di sciabola è vinto dalla squadra italiana (Puliti, Sarrocchi, Bertinetti, Moricca). — Nella finale olimpionica di nuoto m. 1500 la vittoria è toccata all'australiano Chariton in 20' 6" 6/10; nella finale di tuffi: all'australiano Eve con punti 13 1/2.

16 LUGLIO, *Metz*. — La tredicesima tappa del giro ciclistico di Francia è vinta da Alancourt in ore 11. 36" 27" alla media di km. 25.845 all'ora.

17 LUGLIO, *Parigi*. — Nazioni vittoriose nelle finali olimpioniche di canottaggio, svoltesi sulla Senna, ad Argenteuil: *Due di punta senza timoniere:* Olanda (Rosinghe, Reunen) in 8' 19" 2/5. - *Quattro con timoniere: Svizzera* (Walther, Probst, Allrecht, Sigt. Dun, Looslit) in 7' 18" 2/5. — *Skiff:* Inghilterra (Beresdorf) in 7' 49" 4/5. - *Quattro senza timoniere:* Inghilterra

Automobili di Gran Lusso

"MERCEDES"

della

Daimler Motoren Gesellschaft

Rappresentante Generale

Carlo Saporiti - Milano

Corso Sempione, 7

(Eley, Wakaley, Morrison, Sanders) in 7' 8'' 3/5. - *Double sculls:* Stati Uniti (Keely-Costello) in 7' 47''. - *Due di punta con timoniere:* Svizzera (Felver-Candeveau) in 8' 39''; 2ª Italia (Olgeni e Scatturin) a 20 cm. (1/10 di secondo). - *Otto di punta con timoniere:* Stati Uniti in 6' 33'' 2/5; 2ª Canadà; 3ª Italia (Diadora di Zara, primo equipaggio europeo); 4ª Inghilterra.

17 LUGLIO, *Parigi.* — Il torneo olimpionico di water-polo è vinto dalla Francia.

18 LUGLIO, *Dunkerque.* — La quattordicesima tappa del Giro ciclistico di Francia è vinta da Bellenger in ore 20. 17' 51'' alla media di km. 21.332 all'ora.

19 LUGLIO, *Parigi.* — La squadra ginnastica Italiana vince il torneo olimpionico con punti 839,580. Martino è 1° nella classifica individuale agli anelli.

20 LUGLIO, *Parigi.* — L'italiano Ottavio Bottecchia trionfa nel Giro ciclistico di Francia vincendo l'ultima tappa Donkerque-Parigi, in ore 14. 45' 20'' alla media di km. 23. 381. Nel complesso delle 15 tappe egli ha impiegato ore 226. 18' 31''.

20 LUGLIO, *Parigi.* — Risultati del Torneo olimpionico di boxe: *Pesi mosca:* La Barbara (Stati Uniti). - *Pesi gallo:* Smith (Africa del Sud). - *Pesi piuma:* Fields (Stati Uniti). - *Pesi leggeri:* Nielsen (Danimarca). - *Pesi welters:* Delarge (Belgio). - *Pesi medi:* Mallin (Inghilterra). - *Pesi medio massimi:* Mitchell (Gran Bretagna). - *Pesi massimi:* Von Porat (Norvegia).

20 LUGLIO, *Parigi.* — Vincitori delle gare olimpioniche di nuoto: *800 metri staffetta:* 1° Stati Uniti in 9' 53'' 4/10. - *100 metri stile libero:* 1° Weissmuller (Stati Uniti) in 59''. - *Tuffi alti:* 1° Whitl (Stati Uniti) punti 9.

Nella classifica generale per nazione gli Stati Uniti sono primi con punti 217.

20 LUGLIO, *Parigi.* — Il campionato olimpionico individuale di Tennis è vinto da Richard (Stati Uniti) che batte il francese Cochet. Terzo è l'italiano De Morpurgo.

20 LUGLIO, *Parigi.* — Il Torneo individuale di sciabola è vinto dall'ungherese Posta dopo la squalifica dell'italiano Puliti.

21 LUGLIO, *Parigi.* — Nel Torneo olimpionico di sollevamento pesi l'italiano Pierino Gabetti vince la categoria «pesi piuma» con punti 402,5.

22 LUGLIO, *Parigi.* — Il francese De Cottignies vince la categoria «pesi leggeri» nel torneo olimpionico di sollevamento pesi con punti 440.

23 LUGLIO, *Parigi.* — Galimberti Carlo vince, nel Torneo olimpionico di sollevamento pesi, la categoria dei «medio leggeri» con punti 492,5. Il francese Rigoulot la categoria dei «medio massimi» punti 502.500.

23 LUGLIO, *Parigi.* — La prova olimpionica su strada a cronometro in bicicletta è vinta per nazioni dalla squadra francese in ore 19. 30' 14''; individualmente da Blanchonnet (Francia) in ore 6. 20' 48'' alla media di km. 26.622 all'ora.

24 LUGLIO, *Parigi.* — Il Torneo olimpionico di sollevamento pesi nella categoria «pesi massimi» è vinto da Giuseppe Tonani (Italia) con punti 517,500. - Per nazioni la vittoria è pure toccata all'Italia.

Un curioso catalogo.

Un catalogo illustrato, alla compilazione del quale hanno collaborato 18 artisti ed illustratori fra i più rinomati (i nomi di Cisari, De Carolis, Depero, Dudovich, Greppi, Magrini, Sacchetti, Sinopico, ecc. sono infatti

ben noti ad ognuno) non è certo un prodotto comune e pensiamo quindi meriti di essere segnalato all'attenzione dei nostri lettori. Lo facciamo riportando alcune parole della prefazione al catalogo stesso che è davvero originale e merita di essere meditata da quanti s'appassionano ai problemi dell'arte e della industria.

« Nel compilare questo catalogo, che a prima vista potrebbe sembrare una stravaganza, il mio scopo è stato di offrire ai consumatori di mattoni refrattari qualcosa che non fosse facilmente gettato nel cestino e che desse nello stesso tempo tutte le informazioni necessarie sui mattoni refrattari sia dal punto di vista pratico che da quello tecnico. Ho raccolto tutti i cataloghi del mondo sui mattoni refrattari e ho trovato che in generale contengono un grande numero di illustrazioni delle diverse forme e misure di mattoni che in pratica nessuno adopera, perchè quando un consumatore richiede forme diverse dalle comuni, le fa preparare generalmente su disegni propri; alcuni cataloghi hanno anche parecchie pagine descrittive di scarso interesse per il consumatore e che ben pochi leggono.

« Col mio catalogo invece ho fatto una specie di discorso mediante illustrazioni e, quasi senza parole, ho detto tutto quanto un consumatore desidera sapere sui mattoni refrattari.

« Ho illustrato i due principali requisiti del mattone e cioè: la refrattarietà e la durezza; ho mostrato dove i mattoni si fabbricano e da dove vengono; ho dato le forme e le misure dei mattoni più comunemente usati; ho illustrato le principali applicazioni nelle diverse industrie; ho mostrato le varie località d'Italia ove gli interessati possono trovare i miei mattoni ed il luogo ove possono trovar me.

« Nelle pagine sottili, con una stampa leggera non contrastante con la veste artistica del catalogo, ho dato i risultati di laboratorio circa l'analisi ed il punto di fusione dei mattoni ed ho anche pubblicato estratti di certificati di alcuni vecchi clienti scegliendoli fra le industrie più disparate. Io ritengo che questo sia tutto quanto è necessario e che un consumatore, scorrendo le illustrazioni, abbia l'agio di formarsi la convinzione che può adoperare con tutta tranquillità i mattoni refrattari « V. & D. » della Soc. Anonima G. Verzocchi nel suo stabilimento ».

Una mostra didattica nazionale.

La Mostra didattica nazionale con Sezione Internazionale, dovuta all'iniziativa dell'on. prof. Calò e posta sotto l'alto patrocinio dei Ministeri della Pubblica Istruzione e della Economia Nazionale, che doveva inaugurarsi nell'autunno di quest'anno, è stata rinviata alla primavera del 1925. La Mostra è divisa

ACCUMULATORI Dott. SCAINI
speciali per RADIO

Esempi di alcuni tipi di batterie per FILAMENTO
(BASSA TENSIONE)

Per 1 valvola per circa 80 ore Tipo 2 R L 2 - volts 4 L. **140**
Per 2 valvole per circa 100 ore Tipo 2 R g. 45 - volts 4 L. **245**
Per 3-4 valvole per circa 80-60 ore Tipo 3 R g. 56 - volts 6 L. **385**

Batterie ANODICHE o per PLACCA
(ALTA TENSIONE)

Per 60 Volts ns. tipo 30 R R 1 L. **825**
» 100 » » » 50 R R 1 L. **1325**

Chiedere listino a
Accumulatori Dott. SCAINI
Società Anonima - VIA TROTTER, 10
Telef. 21-336 - **MILANO (39)** - Telef. 21-336
Indirizzo Telegrafico: SCAINFAX

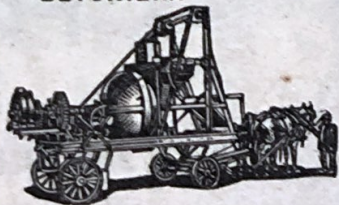
in 18 Sezioni, che comprendono l'Edilizia, il Materiale didattico e arredi, i Testi Scolastici, la letteratura e la stampa periodica per ragazzi, l'igiene e l'educazione fisica, le istituzioni integrative e prescolastiche, l'insegnamento primario, l'insegnamento secondario, le scuole e Istituti di Belle Arti, gli istituti professionali, gli istituti per ciechi, sordomuti, deficienti, gli istituti di educazione e d'istruzione pubblica e privata (seminari compresi); le Scuole italiane all'estero e nelle Colonie; la Bibliografia; la Mostra retrospettiva dell'insegnamento e la Mostra Internazionale del Materiale didattico dimostrativo. Essa è già in buona parte organizzata e per il resto va alacremente organizzandosi. Accolta com'è stata, con viva simpatia dal Governo, che le ha dato un contributo finanziario di L. 30.000, facilitazioni, medaglie d'oro e d'argento ed ha richiamato su essa l'attenzione di tutte le scuole nostre dall'interno all'estero; da Enti e da privati che mostrano il più vivo interesse. Torino ha dato L. 5.000, Firenze L. 15.000, e così altri Comuni; essa costituirà una delle mostre più interessanti che si siano organizzate in Italia e una completa rassegna delle nostre istituzioni scolastiche, dei nostre bisogni, dei nostri progressi.

Le traverse ferroviarie.

Occorrono annualmente all'Italia 1.800.000 *traverse ferroviarie* soltanto per sostituire quelle guaste, senza tener conto dei nuovi impianti. Per provvedere a questo ingente fabbisogno — dopo la prova non soddisfacente data dal legno di faggio e in considerazione dello scarseggiare del legno di quercia, che è il migliore quanto a resistenza — si stanno facendo delle prove col pino della Sila e si ha intenzione di sperimentare largamente l'eucaliptus che ha dato ottimi risultati presso altri paesi. Perciò si faranno vaste piantagioni dell'albero australiano in Sicilia e nel Lazio, regioni che presentano le necessarie condizioni di clima e di terreno. — Dalla rivista *Il Legno*, 1-15 aprile 1924.

Sullo stesso argomento leggiamo ne *L'Alpe*, marzo 1924, queste altre notizie. Il consumo annuo di traversine in Italia, comprese quelle dei nuovi impianti, è di circa 2 milioni, fabbisogno finora coperto con la sola produzione nazionale, nella quale la quercia rappresenta il 45 %, il cerro il 20-30 %, il faggio il resto. Il pino larice di Calabria, cui si sta pensando, non presenta sufficiente resistenza alla compressione. Alle traverse di faggio lo Stato ricorre nei casi di estremo bisogno perchè questa essenza presenta spesso un'alterazione chiamata *cuor rosso*, per la quale il legno, non lasciandosi attraversare dalle sostanze antisettiche, limita la durata delle traverse a pochissimi anni. Finora in Italia è stato limitatissimo l'impiego delle traverse di cemento armato e di quelle di ferro, le quali riducono al minimo le spese di

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
DAVEY - BICKFORD - SMITH
MILANO - VIA BIGLI, 21 - TELEFONO 51-74 - MILANO
STABILIMENTI: TAINO - ANGERA (PROV. DI COMO)
TELEFONO: GALLARATE 40-09 B
ESPLOSIVI
MICCIE DI SICUREZZA
MICCIA DETONANTE
ACCESSORI
CAPSULE DETONANTI
INNESCHI ELETTRICI
RINFORZI
ESECUZIONE DI MINE SPECIALI - INFORMAZIONI TECNICHE

BETONIERE
IMPASTATRICI
ARGANI-ELEVATORI
MATTONIERE
BLOCCHIERE ecc.

FRANGIPIETRE
LAMINATOI
VAGL. LAVAT. SABBIA
MACCH. PIASTRELLE
MOLINI PER CEMENTO
MINERALI ECC.
PRIMA FABBRICA ITALIANA SPECIALIZZATA DI
MACCHINE PER EDILIZIA, CEMENTO.
MACINAZIONE, ASFALTO ECC.
OFFICINE MECCANICHE
L. VENDER & C. MILANO
Via Domodossola, 11

manutenzione, ma certamente, se il prezzo del ferro scendesse — come non è improbabile — da L. 1000 a 500 per T., l'uso delle traverse di questo metallo diventerebbe generale, almeno per le ferrovie secondarie.

Esce a Vienna, a cura di un gruppo di studiosi, una rivista mensile d'arte, dal titolo *Belvedere* (Krystall-Verlag, Wien, marchi-oro 2,80 al fascicolo), che per l'ampiezza del formato, l'eleganza dell'edizione, la nitidezza delle riproduzioni ed il valore dei collaboratori merita davvero di essere annoverata fra le più importanti pubblicazioni internazionali del genere. È quindi un piacere per noi di trovare (in lingua tedesca o francese, od italiana) in quella notevole rivista parecchi articoli interessanti il nostro paese. Ecco nel fascicolo di gennaio uno scritto di Robert Eigenberger intorno ad opere meno note di Rubens, fra le quali sono molti schizzi per quadri esistenti in gallerie italiane, un articolo su disegni di Antonio Carneo del quale è noto un quadro alla Braidense ed uno nella raccolta Caiselli di Udine. Nel fascicolo di febbraio v'è un importante articolo dell'Hermanin su opere inedite dello scultore Alessandro Algardi; ma soprattutto un importante studio (con ricca bibliografia) dello Snida sulla attività di Adam Weissenkircher, molte opere del quale sono state attribuite al Carlotti, a Pietro della Vecchia e ad altri nostri; un articolo su ritratti di artisti veneziani recentemente esposti alla Pinacoteca di Vienna. Nel terzo fascicolo v'è un articolo del nostro Salmi su nuove attribuzioni a Jacopo di Casentino (nella Galleria Malaspina di Pavia, nella Raccolta Cagnola di Milano, ecc.); una notizia su due nuove opere di Giovanni Minelli dei Bardi, ed una sugli anonimi giotteschi che porta all'attribuzione della Crocifissione di Pietro in San Pietro di Roma allo stesso autore della Crocifissione di Pietro del Convento Horne di Firenze. Ciascun fascicolo è arricchito da un copioso notiziario che tiene al corrente col movimento artistico di tutto il mondo e da una ricchissima bibliografia.

A proposito della mostra del Garda.

Nella notizia da noi pubblicata intorno alla Mostra del Garda organizzata dall'Ufficio di Milano dell'ENIT e dalla Società Promotrice delle Belle Arti, per mera dimenticanza, non abbiamo fatto cenno ad un comples-

TRIUMPH

**La Motocicletta Triumph è costruita per darvi piacere e soddisfazione. Essa è costruita bene e percio è buona. Il nome Triumph è basato sulla qualità e questa base è solida e duratura.
I motociclisti di tutto il mondo vi diranno che non vi è macchina simile alla Triumph. Non gettate il vostro danaro per una macchina inferiore; comperate una Triumph e sarete soddisfatti.**

Cataloghi illustrati gratis a richiesta.

Triumph Cycle Co. Ltd.
COVENTRY (England)

Agenti in tutta Italia

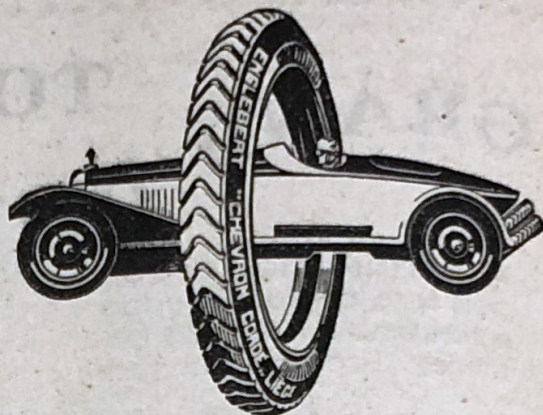
Vittoria

S.I.M.S.

LA NUOVA MACCHINA DA SCRIVERE ITALIANA

DITTA FRATELLI BERTARELLI

MILANO

VIA BROLETTO, 13

Le grandi corse
nel 1923 furono vinte dal binomio

PNEUMATICI

ENGLEBERT

CYCLECARS

SALMSON

Alcuni successi:

GRAN PREMIO CYCLECARS di MONZA
(1° e 2° arrivato)
GIRO DI FRANCIA
(resistenza - 4000 km. - 1° ex aequo)
GRAN PREMIO SVIZZERO
(cat. 1100 - 1° arrivato)
GRAN PREMIO CYCLECARS di SPAGNA
(San Sebastiano - 1° e 2° arrivato)
GRAN PREMIO CYCLECARS di FRANCIA
(1° - 2° e 3° arrivato)
GRAN PREMIO di BROOKLANDS
(cat. 1100 - 1° e 3° arrivato)

Agenzia Italiana Pneumatici

ENGLEBERT

G. GÉRARD

TORINO - Via Goito, 12 - Telefono 40-388
MILANO - Via Petrella, 20 - Tel. 20-692
ROMA - Via Nicola Tolentino, 78

AGENZIA GENERALE

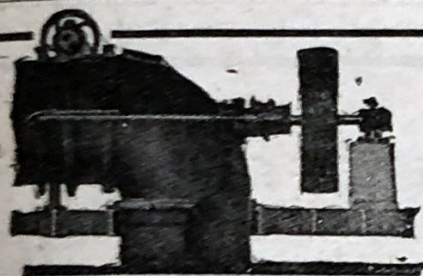
SALMSON

MILANO - Via Solferino N. 39

so di quadri veramente notevole, esposto dal pittore *Piero Focardi* di Gardone Riviera, che da vent'anni va compiendo un'appassionata opera di illustrazione del Garda e che con vero senso di disinteresse aveva risposto all'appello degli Enti organizzatori.

A Luxor recenti scavi del *Service des Antiquités de l'Égypte* hanno messo in luce accanto al grande Tempio di Ammone, e precisamente fra questo ed il Nilo, interessanti avanzi di un vasto gruppo di edifici che costituivano il Foro Romano. Com'è noto, l'attuale borgata di Luxor (=el-Kousoûr, cioè *i castelli*) sorge sul luogo dell'antica celeberrima Tebe dalle cento porte. Questa città ebbe il suo massimo sviluppo sotto le dinastie faraoniche XVIII-XIX e XX, circa quindici secoli avanti Cristo. Dopo, da capitale divenne città di provincia pur conservando quasi intatti i suoi grandiosi edifici. Solo nel 30 a. C. fu completamente distrutta dal primo prefetto romano Cornelio Gallo. Già qualche anno dopo Strabone vi trovò poche misere capanne. Tebe non esistette che come attrattiva per i turisti. Probabilmente nell'età Traianea (98-117 d. C.) o nella Adrianea (117-138 d. C.) i romani vi stabilirono sede fissa. A tale epoca appunto si possono assegnare gli avanzi degli edifici recentemente scoperti, non grandissimi ma numerosi e tutti riuniti a costituire il caratteristico *Forum* da noi riprodotti a pag. 972. Riconoscibile appena la porta trionfale d'ingresso; scampate alla distruzione non poche colonne delle piccole basiliche. Queste colonne risentono architettonicamente assai l'influsso locale. L'Egitto esercitava troppi fascini sugli animi dei conquistatori: ed a Luxor come a File come a Deuderah gli architetti romani adottarono uno stile nettamente *egiziano*. I capitelli di Luxor sono lavorati a foglie di palma aperte in forma di campana e già quasi si può dire che stabiliscano un tipo che diverrà poi di prammatica nell'alto medioevo lombardo. Accanto alle immense colonne di Amenofi III, alte 16 metri, le colonnine del Foro Romano fanno una figura un poco meschina. Non bisogna però dimenticare che ci troviamo davanti ad una produzione coloniale, frutto certamente di artisti locali.

F. REGGIORI.

I lettori de *Le Vie d'Italia* hanno certamente appreso dai giornali che la tavola del Ghirlandaio della Galleria di Rimini, con le figure dei Santi Sebastiano, Vincenzo Ferreri e Rocco, opportunamente restaurata, ha rivelato, sotto una brutta ridipintura parziale, dei ritratti della famiglia Malatesta. Più precise notizie intorno alla fortunata scoperta, che qui riassumiamo si leggono in un recente articolo del *prof. Aldo Francesco Massera* pubblicato nel fascicolo marzo-apri-

TURBINE IDRAULICHE BREVETTATE
a reazione Tipo Negri per cadute da 0,80 a 50 mt.
ECONOMIA - SOLIDITÀ - OTTIMO RENDIMENTO
Montaggio e opere murarie semplici - Consegne rapide
FABBRICA ITALIANA TURBINE IDRAULICHE NEGRI
Soc. An. F.I.T.I.N. - MILANO - Via Scarlatti, 17
Gratis: preventivi, disegni, schemi d'impianto
RUOTE PELTON

SALVOIL
Il miglior Olio per automobili
ATTILIO SALVADÈ & FIGLI
GENOVA - NAPOLI

Ditta Rag. A. G. ROSSI

Forniture per
CARROZZERIA
AUTOMOBILI
AVIAZIONE
FABBRICA PARE-BRISE - OTTONAMI - FERRAMENTA
TORINO - MAGAZZINI - Corso Vinzaglio N. 36
OFFICINA - Via Morosini N. 20

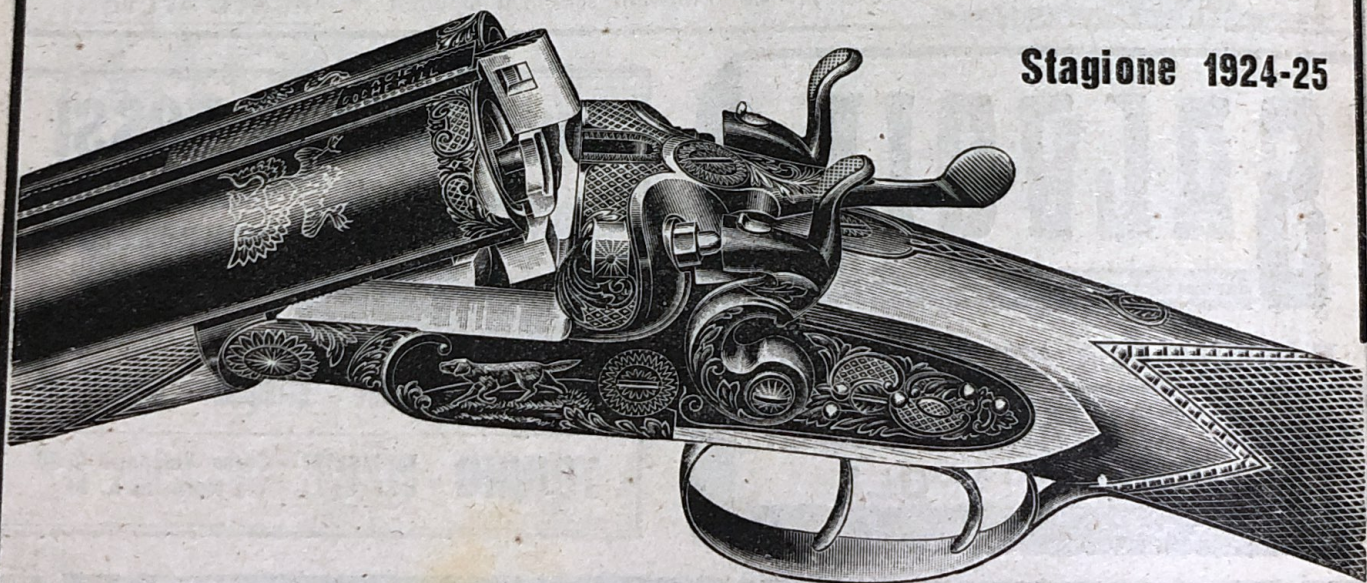
le 1924 delle *Cronache d'Arte*, la nuova utile e fresca rivista di illustrazione artistica emiliana. Il ripristino, iniziato qualche anno fa dal Cavenaghi e subito sospeso, è stato ora per intero eseguito con sapiente cura dal prof. Pompeo Felisati, il quale, facendo sparire una goffa ridipintura simulante uno stilobate, ha ritornato alla luce quattro figure inginocchiate, di cui due femminili a sinistra del riguardante e due maschili a destra. Il Massera dimostra che questi sono i fratelli Pandolfo IV e Carlo Malatesta, figli naturali di Roberto Malatesta e legittimati da Sisto IV; quelle, Violante Bentivoglio sposa di Pandolfo ed Elisabetta d'Obizzo Aldrovandini ravennate madre dei due giovani principi. Il Massera con sottile e acuta critica dimostra inoltre che l'opera è del 1493 e dev'essere considerata come un *ex voto* ordinato al Ghirlandaio da Pandolfo per essere egli, insieme al fratello, alla madre ed alla moglie, sfuggito ad una congiura ordita da Galeotto Malatesta nominato da Sisto IV reggente durante la minore età di Pandolfo. La tavola *ex voto* fu collocata nella chiesa di S. Domenico, dove nel 1548 la vide e descrisse Giorgio Vasari; ma essa era già stata deturpata e forse subito dopo il 1528, cioè appena seguita l'ultima cacciata di Pandolfo, resosi inviso ai sudditi al punto di venir detto Pandolfaccio.

Mario Labò dà notizia nell'*Emporium*, maggio 1924, della riapertura dell'*oratorio di S. Giacomo della Marina a Genova*, nel quale sono adunate tele di almeno metà dei grandi maestri genovesi del Seicento: Giovanni Benedetto Castiglione col *S. Giacomo che abbatte i Mori*, vasta tela di un impeto gagliardo e di una bravura pittorica insuperabili; Valerio Castello con la *Vocazione di S. Giacomo* e *S. Pietro che battezza S. Giacomo e S. Giovanni Zebedei;* Orazio Deferrari con l'*Apparizione della Madonna a S. Giacomo;* Giovan Battista Carlone con *S. Giacomo condotto al martirio* (1632) e *S. Giacomo che apre le porte di Coimbra al re Ferdinando* (1646); il Piola con la *Decapitazione di S. Giacomo*, dipinta nel 1647 a 19 anni; il Cappellino con un'*Immacolata.*

La necessità di consolidare la casa parrocchiale del Duomo di Novara, che è la **casa della Ministreria dei Poveri,** costruita nel 1488, ha portato alla scoperta di elementi sufficienti ad un completo ripristino, che ci auguriamo possa essere attuato. È una graziosa costruzione con portico di 4 archi ogivali su pilastri ottagoni e con 4 finestre pure ogivali al piano superiore e con decorazioni di terrecotte. L'interesse maggiore dello edificio consiste nel fatto della persistenza delle forme gotiche quando altrove già trionfava il Rinascimento. Dal *Bollettino storico*

ARMI

NAPOLEONE & VITTORIO CASTELLI

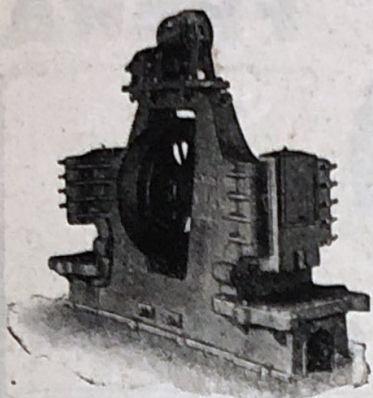
BRESCIA

Nuovissimo tipo a triplice chiusura quadra, alette, piano, pompa, mezze conchiglie. **Garantito** al Regio Banco di Prova con Certificato nei calibri **12** e **16**

Franco di porto, imballo e bollo **L. 350.—**

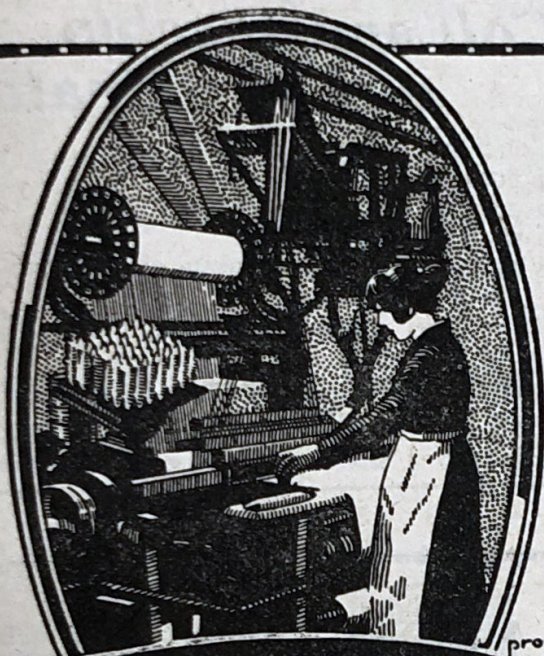
SOCIETÀ ESERCIZIO OFFICINE E FONDERIE

G. MARTINA & FIGLI

VIA BALBO, 9 — **TORINO** — VIA BUNIVA, 23

CASA FONDATA NEL 1860

GRANDE SBAVATRICE DOPPIA

MACCHINE ED IMPIANTI
PER
OLIO, SAPONE, STEARINA, COLLA, ACIDI,
CIOCCOLATO, CARAMELLE, DOLCUMI

POMPE - PRESSE IDRAULICHE E MECCANICHE
BILANCIERI - MONTACARICHI

POSATE ALPACCA
SERVIZI CAFFÈ E ALBERGHI
STOVIGLIE ALLUMINIO

"MARCA CIGNO"

Tutti i lavori in metallo della più importante Fabbrica Italiana di posaterie

G. B. IZAR - MILANO

CORSO GARIBALDI, 104

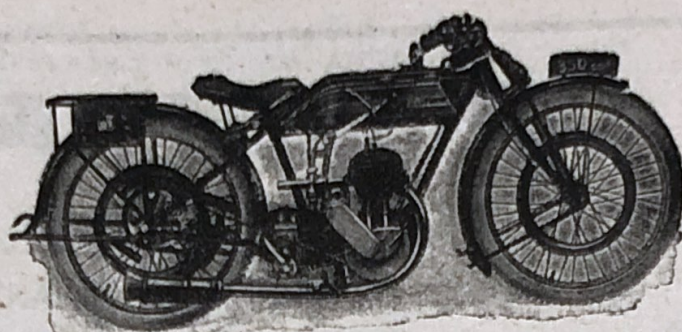
Deposito e vendita presso tutti i negozianti di ferramenta, utensili casalinghi, terraglie, ecc.

FERNET-BRANCA

APERITIVO
DIGESTIVO

Soc. Anon. FRATELLI BRANCA - Milano

FRERA **FRERA**

500 c/m³ TURISMO e SPORT

350 c/m³ TURISMO e SPORT

I MODELLI CLASSICI PER TURISTI E SPORTSMEN

STABILIMENTI SOC. AN. **FRERA** TRADATE (MILANO)

Coll' apparecchio qui illustrato

Si lucida meglio la scarpa;
Si economizza lucido;
Si economizzano spazzole;
Si risparmia tempo;
Si evita di mettere le mani ove furono i piedi di giorno;
Si mettono istantaneamente in forma le scarpe, ecc.

"INDISPENSABILE"
Via Gorani, 5 - MILANO (28) - Via Gorani, 5

Costo L. 25 in Milano - L. 27.50 fuori (contro rimessa)

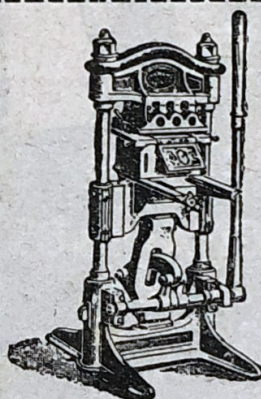
Nuovo Prodotto Italiano

ATRAX-FILMS
PREPARATE CON FORMOLA DEL DOTT. **AJMAR**

Sportsmen
MUNITE I VOSTRI APPARECCHI FOTOGRAFICI DI PELLICOLE A RULLI **ATRAX**

ULTRARAPIDE
ORTOCROMATICHE
MOLTA LATITUDINE DI POSA
FACILE LO SVILUPPO ED IL FISSAGGIO

ISTANTANEE PERFETTE
NESSUN INSUCCESSO
IN VENDITA OVUNQUE

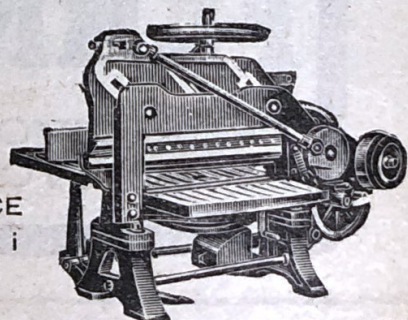
SOCIETÀ ANONIMA TENSI
MILANO
LA PIÙ IMPORTANTE FABBRICA DI PRODOTTI SENSIBILI

TRANCIA PER LE IMPRESSIONI A CALDO IN ORO, E A SECCO, A COLORI SPECIALI PER PEZZE DI TELA E TESSUTI IN GENERE PER COTONIFICI

Casa Italiana - - Succ. di L. PERGOLA

Telefono 50-612 - **MILANO** - Via Trebbia, 5

Fabbrica e commercio di macchine per la lavorazione della carta, cartonaggi, per le arti grafiche ed industrie affini

Chiedere i nostri cataloghi

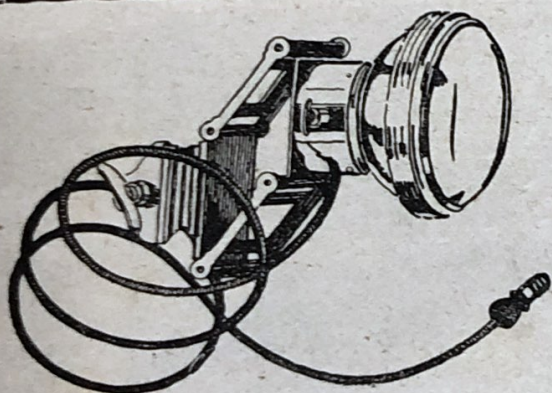
TAGLIATRICE veloce in tutti i formati

per la provincia di Novara, aprile-giugno 1924.

Da due secoli, proveniente dal Duomo Vecchio, trovasi nella chiesa di S. Stefano ad Este un bel pulpito in legno d'abete, a sette facce, con intagli in forme gotiche fiorite, animato da qualche tarsia e con un piatto mascherone di tigre a fauci spalancate. La interessante opera pare della metà circa del Quattrocento; l'autore è del tutto ignoto. — Da articolo di *Adolfo Callegari* in *Dedalo*, aprile 1924.

Da un articolo del *P. Leone Bracaloni* nel 2° numero della rivista *Frate Francesco* togliamo questa interessante notizia storica intorno all'**Eremo delle Carceri** presso Assisi (cfr. *Italia Centrale* del T. C. I., vol. II, pagina 364), il pio convento dal quale più acuto e più dolce emana il profumo della poesia francescana. L'umile cenobio non appartenne mai ai Benedettini, come fu detto per congettura, ma fin dai tempi del patriarca era proprietà del Comune di Assisi, il quale, secondo una disposizione degli Statuti, concedeva ad ogni eremita l'uso di un moggio di terreno. Quanto al nome di *Carceri* (*S. Maria Carcerum* o *ad Carceres*), è probabile che esso sia semplicemente sinonimo di eremo, del quale significato non mancano esempi.

Ne *La Romagna*, maggio 1924, *Carlo Grigioni* pubblica un documento intorno alla tavola nell'abside della **Pieve del Tho** presso Brisighella (cfr. *Liguria, Toscana a Nord dell'Arno, Emilia* del T. C. I., 2ª ediz. Vol. II, pag. 343), dal quale si ha la prova inconfutabile che l'opera è del pennello di Carlo Mengari e di Sebastiano Scaletti pittori faentini, eseguita nel 1515-16 e chiusa entro una cornice intagliata da Antonio di maestro Giovanni Polidi da Faenza.

DAUZAT A. - *Toute la montagne* - Parigi, Bibliothèque Charpentier, 1924, pag. 324, fr. 7,50.

Un turista infaticato ed infaticabile, che ama le Alpi e la montagna in genere ha scritto questo piacevolissimo volume che potrebbe intitolarsi un breviario spirituale per tutti coloro che si avvicinano ai monti ed alla vita che attorno ad essi si anima. Gli elementi geografici che costituiscono la mon-

FANALI PER BICICLETTE E MOTOCICLETTE

ELEGANTI - PRATICI - ECONOMICI

PER BATTERIE NORMALI, PER BATTERIE DOPPIE NORMALI, PER ELEMENTI TUBOLARI

ATTACCO SPECIALE "DUPLEXA" per cicli. Pratico ed economico, in metallo laccato, doppia molla. Permette di applicare alla bicicletta o motocicletta qualsiasi astuccio tascabile con batteria normale, tanto in posizione verticale quanto orizzontale

CHIEDERE LISTINI GRATIS

SOCIETÀ ANONIMA SUPERPILA

Stab. PILLA & LECLANCHÈ - Firenze

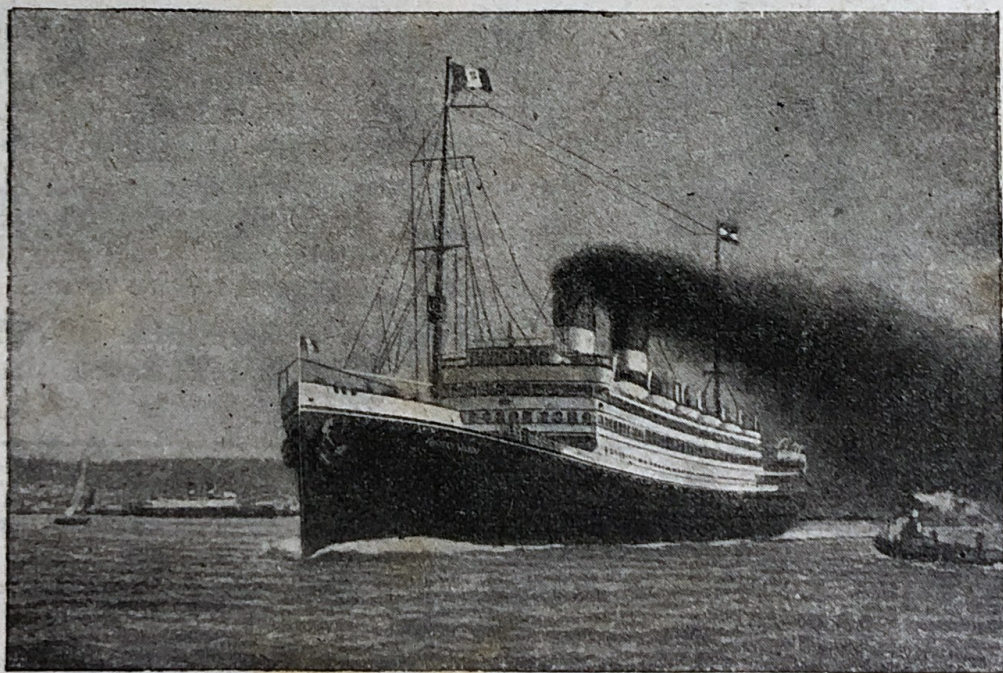
Fornitrice di tutti gli Enti Statali - Laboratori Privati - Osservatorio Scientifico di Padre Alfani

ACCUMULATORI HENSEMBERGER

MONZA

tagna (i rilievi e le acque), il cielo che domina le vette, la vita vegetale ed animale caratteristica delle altitudini, le vicende della vita stessa dell'uomo che abita i villaggi in fondo valle od i cascinali e le malghe sparsi nella solitudine dei pascoli elevati; questi ed altri elementi hanno fornito pretesto ad Alberto Dauzat per una *causerie* simpaticissima intorno ad alcuni argomenti che possono essere ritenuti fondamentali per la conoscenza del mondo alpino. Il Dauzat, con la sua aria di perdigiorno che viaggia *en zig-zag* fra le montagne, riesce in realtà a farci conoscere molte acute osservazioni e ad insegnarci come si debba studiare ed amare la montagna, quali soddisfazioni si possano ad essa domandare, all'infuori delle più comuni che consistono nella gioia della vetta scalata o nella beatitudine del conforto d'un grande albergo di fondo valle. Insomma questo libro che tutti coloro che amano i monti leggeranno con piacere è destinato anche ad esercitare una viva azione di propaganda fra i tepidi ammiratori e fra i nemici stessi dei monti. Noi lamentiamo solamente che fra i molteplici aspetti della vita alpina il Dauzat non abbia ricordato uno, che fu certo fra i più singolari: la guerra combattuta sulle catene orientali delle Alpi.

TEDESCO ZAMBARANO V. - *Hic sunt leones* - An. Libraria Italiana, Roma 1924 - pag. 312, 245 ill., 2 bicromie, 3 carte geografiche: L. 75.

È un volume di straordinario interesse sia per la descrizione delle avventure di viaggio e di cacce che sono fra le più mirabolanti che si possano immaginare, sia per le osservazioni scientifiche, zoologiche, sia per la bella veste che è stata data al volume e per le numerose incisioni e tavole che lo ornano. I risultati del viaggio, compiuto sotto gli auspici e con contributo finanziario della R. Società Geografica, dei Ministeri delle Colonie, della Guerra, dell'Industria, dell'Istruzione e del Governo della Somalia sono: la determinazione di altre quarantacinque specie diverse di mammiferi, su esemplari raccolti nei confini del nostro dominio equatoriale; la scoperta di un genere, di una specie, e di due sottospecie completamente nuove per la scienza; la costituzione, con parte del materiale raccolto, di una sezione zoologica presso il Museo Coloniale di Roma, sezione comprendente una serie quasi completa di esemplari naturalizzati della grossa fauna somala; la costituzione di una raccolta mammalogica somala presso il Museo di Storia Naturale di Milano; l'esplorazione particolareggiata e il rilievo del basso Uebi da Comia a Giuba; raccolte ed osservazioni naturalistiche varie. Il libro è la fedele narrazione di un anno di vita passato nei boschi,

"COSULICH"
SOCIETÀ TRIESTINA DI NAVIGAZIONE
SEDE CENTRALE: TRIESTE - VIA MILANO, 10

Servizi Celeri passeggeri e merci fra Trieste, Napoli e le Americhe

Agenzie in tutte le principali città d'Italia e dell'estero

in lotta diuturna cogli elementi e con le fiere.

BASSI AVV. E. - *La Valtellina*, Guida turistica illustrata, 4ª edizione - Tip. Artigianelli, Monza 1924 - pag. 343, 296 fotoinc., 1 carta geogr., L. 10.

È uscita la quarta edizione di questa Guida la cui fortuna è stata grande e pari del resto al merito intrinseco dell'opera. In essa, sulla parte turistica propriamente detta (descrizione di località, di gite turistiche o alpinistiche) prevale la parte storico-artistica. L'illustrazione accurata delle moltissime e quasi tutte pressochè sconosciute ricchezze d'arte della Valtellina, del Chiavennasco, della Val Bregaglia fa di questo volume non solo una guida indispensabile per chiunque si rechi in quella regione e voglia conoscere le impronte che natura ed arte hanno lasciato a quei luoghi, ma anche un manuale per tutti quanti si interessino di cose d'arte, al quale compito giovano le quasi 300 illustrazioni, moltissime inedite e veramente notevoli, che accompagnano il volume.

BATTISTELLA A. - *Tarvisio e la Val Canale* - Udine, Tipografia G. B. Doretti, 1924, pagine 47; L. 3.—.

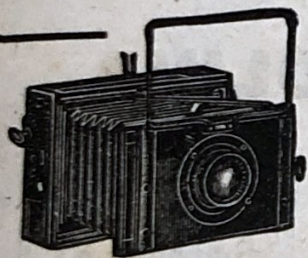
L'Associazione friulana «*Pro montibus et silvis*» ha pubblicato questa memoria in occasione del suo dodicesimo congresso, tenuto nel giugno scorso a Tarvisio. Lo studio, d'indole prettamente storica, espone le vicende della Val Canale dai tempi romani all'ultima guerra, quali risultano dai pochi documenti che ad essa si riferiscono. Nella prossima edizione sarà aggiunta una descrizione della zona sotto l'aspetto turistico, corredata da una carta geografica aggiornata secondo le recenti ricognizioni e la nuova toponomastica.

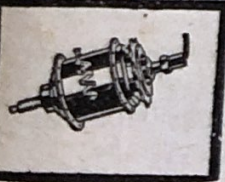
Photo-Ars - rivista mensile di fotografia - Genova, Galleria Mazzini 1-5 - abbonamento: Italia L. 20, estero L. 40; 1 numero L. 2.

È una nuova rivista fotografica ampiamente illustrata che vuole avere carattere teorico-pratico di divulgazione dell'arte fotografica.

DOP P., V. SAVAGLIO H. - *Saint Jean de Luz, Ciboure et le Pays Basque* - G. de Malherbe et C.ie, Paris, 1924 - pag. 246, 1 carta geogr. e numerose illustrazioni.

COUSIN J. A. P. - *Voyages gastronomiques au pays de France. Le Lyonnais et le Sud-Est.* - Lione, presso l'Autore, 70 Cours Lafayette: 1924, pag. 160, 1 carta, fr. 10.

Volume davvero singolare. Si potrebbe intitolarlo: il breviario dei golosi. È infatti una guida che ha lo scopo di indicare le località di Francia nelle quali «si mangia bene e si beve meglio». Compito che potrebbe

APPARECCHI FOTOGRAFICI **Contessa-Nettel**
con obbiettivi ZEISS
VENDITA PRESSO TUTTI GLI OTTICI E NEGOZIANTI DI MATERIALE FOTOGRAFICO
RAPPRESENTANTE E CONCESSIONARIO ESCLUSIVO PER L'ITALIA
ERMEN MAZZA - MILANO (36) - Via Villoresi, 15 B
LISTINO ILLUSTRATO FRANCO A RICHIESTA

È un fatto che l'
INGRANAGGIO A VELOCITÀ
STURMEY 3 ARCHER
durerà più a lungo di qualsiasi bicicletta e renderà facile la vostra marcia in ogni circolazione
Domandare notizia sugli ingranaggi per biciclette a
STURMEY-ARCHER GEARS Ltd.
NOTTINGHAM

GASOGENO ITALIA
per la produzione dell'Areolo-gas mediante idroearburi
ILLUMINAZIONE - FORZA MOTRICE
RISCALDAMENTO - CUCINA
RISCALDAMENTO SALDATORI ORDINARI
CHALUMEAUX - FUSIONE METALLI - BECCHI
BUNSEN APPLICAZIONI INDUSTRIALI
Dott. GIOVANNI SANERO
Via Venti Settembre, 20 - TORINO

Brevettata in tutto il mondo

GUAINE PER MOLLE JEAVONS
Mantengono le vostre balestre in un costante bagno d'olio
Agenti per l'Italia:
Ditta Cesare De Marchi
Via S. Franc. da Paola, 43 - TORINO

sembrare puramente epicureo, ma che in realtà ha fini di propaganda turistica e nazionale altissimi. Se nell'Alto Adige o in Calabria si mangiasse come in Toscana, assai più persone si richerebbero a visitare le Dolomiti o la Sila. Questa curiosa guida dovrebbe risultare di parecchi volumi, il primo dei quali è dedicato al Sud-Est della Francia, che ha per centro Lione. Precede una distinta delle località ordinate per ordine alfabetico: di ciascuna sono date ampie indicazioni turistiche: itinerario d'arrivo, bellezze panoramiche e artistiche, ecc. oltre ai dati sulle trattorie e loro specialità culinarie ed enologiche. Le stesse località sono poi raggruppate per genere di prodotti, per dipartimenti, per distanza da Lione, ecc. Segue una carta itinerario con l'indicazione delle località di interesse gastronomico, le escursioni gastronomiche, ecc.

CAVARA O. - *Scoperte in Italia*. - Edizioni «Alpes», Milano, via Pietro Maroncelli, 10; 1923: L. 8.

Che «scoperte» si possan fare girando l'Italia i nostri lettori ben sanno: da molti anni noi non facciamo altro che andar alla ricerca del meno noto o dello sconosciuto, ed il sacco è ancora ben lungi dall'essere vuotato. Ma le scoperte di Otello Cavara, l'arguto redattore del «Corriere della Sera», sono di specie assai diversa dalle nostre. Egli, gironzando per il nostro paese con l'orecchio attento e l'occhio sperimentato, ha raccolto impressioni intorno a costumanze ed aspetti meno noti e soprattutto curiosi della vita d'ogni giorno. Si parla un po' di tutto nel volume e forse per questo esso può interessare tutti; tanto più che sotto il colore vivace dello stile giornalistico si trova quasi sempre l'osservazione acuta, la notizia peregrina che rendono oltre che piacevole, istruttiva la lettura del curioso volume.

Statistica dei Soci al 31 luglio 1924.

Soci annuali inscritti al 31 dicembre 1923 . .	N. 221.371	
Da dedurre in via presuntiva il numero dei Soci morti, irreperibili, morosi, dimissionari al 31 dicembre 1924	„ 35.000	
	N. 186 371	
Nuovi Soci per il 1924 inscritti al 31 luglio 1924 .	„ 43.487	
Totale Soci annuali		N. 229.858
Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1923 . . .	N. 45.539	
idem al 31 luglio 1924 . . .	„ 4.223	
		„ 49.762
Totale Soci al 31 luglio 1924		N. 279.620

Marca M - Extra Sublime di Prima Pressione . L.	10.—	al Kg.
Cassa di Kg. 50 Sapone Marsiglia al 72 % . . „	230.—	peso
„ „ 25 „ „ „ . . „	115.—	netto

PREZZI SENZA IMPEGNO

Recipienti gratis - Porto assegnato - Pagamento **per assegno senza spese.** Le spedizioni si eseguiscono in damigiane della capacità di Kg. 50, 25, 18 **netti**.

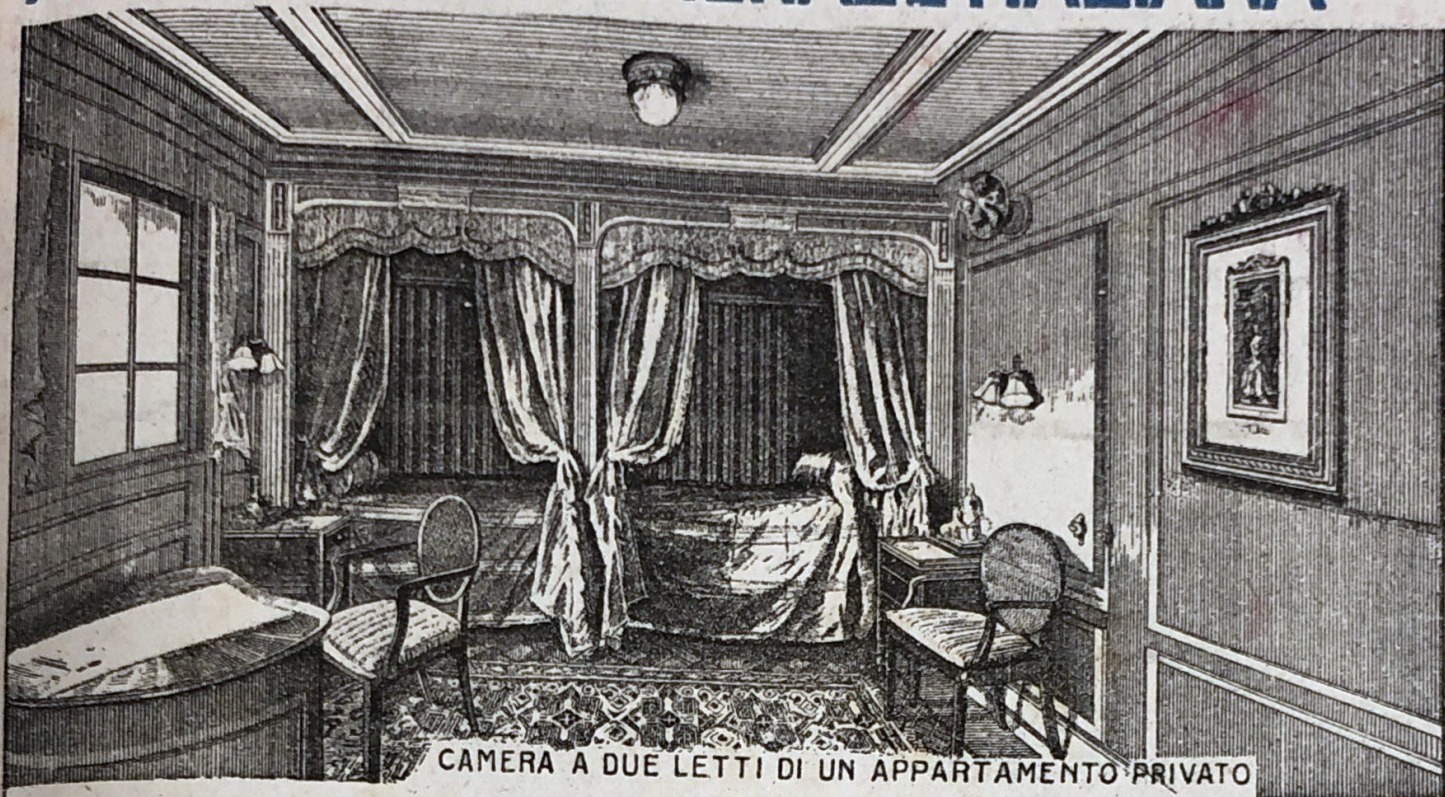
NB. - Il pagamento anticipato dà diritto di ricevere l'OLIO in porto ***pagato*** *(fermo Stazione Alta e Media Italia). Desiderandolo franco* ***a domicilio*** *inviare L.* ***Cinque*** *in più per ogni Damigiana. Il porto del* ***sapone*** *è sempre a carico del Cliente.*

Concediamo un ribasso, **per il solo olio**, di 20 centesimi al chilo, ai Soci del T.C.I. che sono pregati di trasmetterci il proprio indirizzo per poter ricevere **gratis** tutte le pubblicazioni periodiche della Ditta.

Direzione e Amministrazione: TOURING CLUB ITALIANO - Milano [5], Corso Italia, 10

Direttore responsabile: DOTT. GIOVANNI BOGNETTI

Arti Grafiche Gustavo Modiano & C. - Milano, Riparto Gamboloita, 52.

NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA GENOVA

CAMERA A DUE LETTI DI UN APPARTAMENTO PRIVATO

del grande transatlantico di lusso **"GIULIO CESARE"**
(22.000 Tonnellate — 4 Eliche — oltre 20 miglia all'ora)
Partirà da Genova per Buenos Aires il **16 Ottobre** e **7 Dicembre**
(da Barcellona il giorno dopo)

Lenti a Bulbo per Occhiali

IAS

(MENISCHI)

Come a vent'anni

La Filotecnica
Ing. A. Salmoiraghi S.A.
Milano